

Lovforslag nr. L 158. Fremsat den 9. februar 2006 af miljøministeren (Connie Hedegaard)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet¹⁾

(Præcisering af reglerne om retsforfølgning af udenlandske skibe, skærpelse af straffe for miljøkriminalitet m.v.)

§ 1

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 925 af 28. september 2005, som er ændret ved lov nr. 545 af 24. juni 2005 og lov nr. 564 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1. § 5 affattes således:

»§ 5. Ved søterritoriet forstås i denne lov ydre og indre territorialt farvand, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

Stk. 2. Ved ydre territorialt farvand forstås de områder af havet, som indadtil er begrænset af de til enhver tid gældende basislinjer og udadtil er begrænset af linjer trukket således, at afstanden fra ethvert punkt på disse linjer til det nærmeste punkt på basislinjen er 12 sømil (22.224 m), jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

Stk. 3. Ved indre territorialt farvand forstås de vandområder, såsom havne, havneindløb, rede, bugter, fjorde, sunde og bæltter, som er beliggende inden for de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

Stk. 4. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og støden-

de op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.

Stk. 5. Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den Botniske Bugt, Den Finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallelle 57°44,8'N gennem Skagen.

Stk. 6. Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:

- 1) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 5°V.
- 2) Skagerrak afgrænset i syd af breddeparallelle 57°44,8'N gennem Skagen.
- 3) Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5°V. og nord for breddeparallelle 48°30'N.«

2. I § 26, stk. 3, indsættes som 2. pkt.:

»Tilladelse til dumpning af optaget havbunds- materiale må ikke meddeles, hvis optagningen, transporten eller dumpningen i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at skade et Natura 2000-områdes integritet, medmindre miljøministeren i særlige tilfælde tillader fravigelse af beskyttelsen.«

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27) og dele af Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7) samt Rådets rammeafgørelse 2004 af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, (EU-Tidende 2005 nr. L 255, side 164-167).

3. I § 26, stk. 4, indsættes efter »havbundsmaterialet«: », herunder udarbejder en miljøkonsekvensvurdering, jf. stk. 3, 2. pkt.«

4. I § 28, stk. 1, indsættes efter »ansøgningens indhold,«: »om miljøkonsekvensvurdering, herunder om inddragelse af offentligheden,«.

5. § 35, stk. 6, affattes således:

»Stk. 6. I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren eller andre myndigheder, som ministeren bemyndiger dertil.«

6. I § 40 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om forhold, som afskiberen skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods ombord på skibe.«

7. § 42, stk. 2, ophæves.

Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

8. § 43, stk. 4, ophæves.

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 3-5.

9. § 43, stk. 5, som bliver stk. 4, affattes således:

»Stk. 4. Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.«

10. § 44 affattes således:

»§ 44. Såfremt der er sket eller er fare for udtonning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesomkostninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller platformens ejere.

Stk. 2. Forsvarsministeren henholdsvis miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 nævnte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som skibets eller platformens ejere skal afholde.

Stk. 3. Forsvarsministeren henholdsvis miljøministeren kan pålægge ejeren af et skib eller en platform at stille sikkerhed for de i stk. 1 nævnte

udgifter og bestemme, at skibet eller platformen skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet.«

11. § 45, stk. 2 affattes således:

»Stk. 2. Tilsynsmyndighederne, eller den myndighed der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, og politiet har mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til et skib, platform samt offentlige og private ejendomme og lokaliteter, dog ikke bygninger eller dele af bygninger, der udelukkende anvendes til privat beboelse, for at udføre tilsynsopgaver efter loven eller regler udstedt i medfør heraf eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndighederne har herunder adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.«

12. § 45, stk. 3, ophæves.

13. Efter § 48 indsættes:

»§ 48 a. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationselskaber til på miljøministerens vegne at udstede certifikater, foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe.

Stk. 2. Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljøministeren, såfremt klassifikationselskabet ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.

Stk. 3. Miljøministeren kan tilbagekalde en autorisation, hvis de vilkår, der er stillet til autorisationen, ikke overholdes.«

14. I § 52, stk. 5, indsættes efter »§ 43«: »eller § 43 a, stk. 1 eller 2,«.

15. § 59 affattes således:

»§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,
- 2) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,

- 3) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,
- 4) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-3 eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2,
- 5) modvirker undersøgelser efter § 42 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,
- 6) fjerner eller ændrer udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,
- 7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og
- 8) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 3.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

Stk. 3. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, medmindre overtrædelsen er begået i indre territorialt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorialt farvand kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.«

16. § 61 affattes således:

»§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, 33, 39-41 og 47, § 55, stk. 2, § 55 a og § 58 a kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3,

udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie. Det samme gælder ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 30, for så vidt angår udledning af olie.«

17. Efter § 62 indsættes:

»§ 62 a. Forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan i tilfælde, hvor der er begrundet mistanke om, at et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorialt farvand, i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, anmode skibet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.«

18. § 63, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.«

19. I § 63 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»Stk. 2. Befinder et udenlandsk skib sig i ydre territorialt farvand under passage, kan ransagning kun ske efter stk. 1, 1. og 2. pkt., hvis

- 1) skibet i det indre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven,
- 2) skibet i det ydre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven på et tidspunkt, hvor det ikke var i passage,
- 3) der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, eller
- 4) der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømming, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, el-

ler såfremt de af skibet give oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

Stk. 3. Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone kan der kun ske ransagning efter stk. 1, 1. og 2. pkt., hvis der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet give oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

Stk. 4. Stk. 2 og 3 finder ikke anvendelse, såfremt skibets flagstat giver samtykke hertil.

Stk. 5. Såfremt det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gjaldt i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat.«

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 6-7.

20. I § 63, *stk. 3*, der bliver *stk. 7*, ændres »stk. 2« til: »stk. 6«.

21. I § 63 a, *stk. 1*, indsættes efter »§ 11, stk. 1 eller 2,«: »og § 38, stk. 1-3,«, og efter »§ 11, stk. 3,« indsættes: »eller § 39, stk. 1,«.

22. I § 63 b indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»*Stk. 4.* Befinder et udenlandsk skib sig i ydre territorielt farvand under passage, kan tilbageholdelse kun ske efter stk. 1-3, hvis

- 1) skibet i det indre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven,
- 2) skibet i det ydre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven på et tidspunkt, hvor det ikke var i passage,
- 3) der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, eller
- 4) der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt

bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på kyststatens beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Stk. 5. Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone kan der kun ske tilbageholdelse efter stk. 1-3, hvis der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført en betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Stk. 6. Stk. 4 og 5 finder ikke anvendelse, såfremt skibets flagstat giver samtykke hertil.

Stk. 7. Såfremt det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gjaldt i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 8.

23. I § 63 b, *stk. 4*, der bliver *stk. 8*, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-7«.

24. § 68, *stk. 1*, affattes således:

»Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.«

§ 2

I straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 909 af 27. september 2005, foretages følgende ændringer:

1. I § 196 ændres »4 år« til: »6 år«.

2. I § 196 indsættes som stk. 2:

»*Stk. 2.* På samme måde straffes den, der i strid med miljølovgivningen forurener luft, vand, jord eller undergrund eller opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer, når der er tale om overtrædelser af mere systematisk eller organiseret karakter.«

§ 3

I lov nr. 1373 af 20. december 2004 om ændring af en række love på miljøområdet foretages følgende ændring:

1. Efter § 7 indsættes:

»§ 8

§ 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.«

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juni 2006.

§ 5

§ 1 gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 2. § 2 gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvist sættes i kraft for Færøerne med de afvigelser, som de særlige færøske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. *Baggrunden for lovforslaget*
2. *Hovedpunkterne i lovforslaget*
- 2.1. *Synliggørelse af Havretskonventionens håndhævelsesbestemmelser*
- 2.1.1. *Havretskonventionen*
- 2.1.2. *Nærmere beskrivelse af begreberne i Havretskonventionens artikel 220*
- 2.1.2.1. *Mistankekrav*
- 2.1.2.2. *Betydelig skade, betydelig udtømning og væsentlig forurening*
- 2.1.2.3. *Mængden og arten af olien og andre flydende stoffer*
- 2.1.2.4. *Årstiden*
- 2.1.2.5. *Miljøpåvirkning*
- 2.1.3. *Lovforslagets indhold*
- 2.2. *Andre ændringer*
- 2.2.1. *Indre og ydre territorielt farvand*
- 2.2.2. *Miljøkonsekvensvurdering*
- 2.2.3. *Beredskab*
- 2.2.4. *Afskiberens forpligtelser*
- 2.2.5. *Mundtlige forbud eller påbud*
- 2.2.6. *Administrative bøder for manglende indberetning*
- 2.2.7. *Nærmere regler om udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesomkostninger*
- 2.2.8. *Tilsyn på land*
- 2.2.9. *Klassifikationselskaber*
- 2.3. *Vejledende bødeniveauer*
- 2.3.1. *Indledning*
- 2.3.2. *Gældende ret*
- 2.3.3. *Andre lande*
- 2.3.4. *Lovforslaget*
- 2.4. *Ændringer af straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet*
- 2.4.1. *Gældende ret*
- 2.4.2. *EU-rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe*
- 2.4.3. *Lovgivningsmæssige konsekvenser af rammeafgørelsen*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer*
9. *Vurdering af konsekvenserne af lovforslaget*

- Bilag 1. Uddrag af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59 af 27. juni 2002 (Trafikovervågningsdirektivet)
- Bilag 2. Uddrag af Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 (Habitatdirektivet)
- Bilag 3. Rådets rammeafgørelse 2005/667/RIA (Skibsforening)
- Bilag 4. Uddrag af FN's Havretskonvention fra 1982

1. Baggrunden for lovforslaget

I forbindelse med behandlingen af lov nr. 393 af 28. maj 2003 om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet og af museumsloven tilkendegav miljøministeren over for Folketinget, at der ville blive igangsat en revision af havmiljøloven, således at det bl.a. kommer til at fremgå mere direkte af havmiljøloven, hvordan håndhævelsen over for udenlandske skibe er begrænset af FN's Havretskonvention fra 1982.

I lovforslaget søges det tydeliggjort, hvilke begrænsninger Havretskonventionens artikel 220 stiller over for håndhævelsen af udenlandske skibe. Der er ikke tale om en ny retstilstand på området, idet alle Havretskonventionens bestemmelser, herunder også håndhævelsesbestemmelserne allerede gælder og efterleveres i dag, jf. havmiljølovens § 2 og bl.a. bemærkningerne til lov nr. 393 af 28. maj 2003, Folketingstidende Tillæg A 2002-03 side 4443 ff.

Med lovforslaget foretages endvidere visse ændringer af straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet. For det første foreslås det at hæve strafferammen fra fængsel indtil 4 år til fængsel indtil 6 år. For det andet foreslås § 196 ændret, således at det fremover vil være muligt at straffe for grov miljøkriminalitet i tilfælde, hvor overtrædelsen er af mere systematisk eller organiseret karakter, selv om der ikke er sket betydelig skade på miljøet eller er nærliggende fare derfor.

Med denne del af lovforslaget sikres, at Danmark opfylder de krav, der stilles i EU-rammeafgørelse nr. 2005/667/RIA af 12. juli 2005 om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Kommissionen har den 23. november 2005 besluttet at anlægge søgsmål for EF-domstolen med henblik på annullation af rammeafgørelsen. Sagen skal ses i forlængelse af EF-domstolens afgørelse i sag C-176/03 af 13. september 2005, *Kommissionen mod Rådet*. Uanset om denne sag måtte munde ud i annullation af rammeafgørelsen, finder Miljøministeriet, at den skærpelse af strafferammen, der er forudsat i rammeafgørelsen, bør gennemføres i dansk ret.

Lovforslaget indeholder også bemærkninger om forhøjelse af de vejledende bødeniveauer i forbindelse med retsforfølgning i sager om ulovlig olieudtømmning.

Endelig har der vist sig at være behov for nogle ændringer og præciseringer af havmiljøloven:

- Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 59 af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27),
- Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 om bevarelse af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7) og

endelig som følge af en nødvendig opdatering af loven, som for eksempel lovforslagets § 1, nr. 5, hvor det foreslås, at forsvarsministeren får hjemmel til at kunne delegere beredskabs- eller bekæmpelsesindsatsen helt eller delvist til andre myndigheder, herunder lokale myndigheder, som i nogle situationer mere hensigtsmæssigt vil kunne løse opgaven.

Udover lovforslaget iværksættes tillige et initiativ fra Søværnets Operative Kommando, der er ansvarlig for den operative indsats på havmiljøområdet. Initiativet består i lanceringen af en havmiljøkampagne, som har til formål at styrke den fælles ansvarsfølelse hos både erhvervet og borgerne for beskyttelsen af havmiljøet.

Initiativet tager sit udgangspunkt i, at bekæmpelse af forurening til søs kræver en hurtig indsats, idet følgerne af f.eks. et olieudslip skal begrænses. En hurtig indsats kræver, at konstaterede udslip umiddelbart rapporteres til den ansvarlige myndighed.

Der anvendes i dag betydelige offentlige ressourcer på overvågning af havmiljøet fra bl.a. forsvarets skibe og fly samt fra satellitter. Denne overvågning er imidlertid ikke i sig selv tilstrækkelig til at konstatere alle de forureninger, der finder sted til søs. Derfor er der behov for yderligere og nye tiltag for at beskytte havmiljøet, hvorfor det er hensigten, at kampagnen skal resultere i en øget visuel dækning af de danske farvande.

Kampagnen vil være rettet mod henholdsvis de maritime erhverv samt den del af befolkningen, som i fritiden færdes på og ved havet. Budskabet med kampagnen, som kaldes »HAVMILJØ – EN FOLKE-SAG« vil bl.a. være, at havet og kysterne er fællesejede, og at vi alle har et fælles ansvar for at tage vare på vores miljø. Hensigten er således, at kampagnen skal få

både erhvervet og befolkningen til at øge deres aktive medvirken i overvågningen af havmiljøet.

Søværnets Operative Kommando har allerede drøftet kampagnen med en række maritime interessenter, som samstemmende har givet positive tilsagn om at ville støtte op om kampagnen.

2. Hovedpunkterne i lovforslaget

2.1. Synliggørelse af Havretskonventionen

2.1.1. Havretskonventionen

Forsvarsministeriet har siden Danmarks ratifikation af FNs Havretskonvention den 16. november 2004 ønsket at få tydeliggjort konventionens artikel 220, stk. 1-3 og 5-6, der omhandler kyststatens rettigheder i forbindelse med håndhævelse over for udenlandske skibe, for dermed at have et tydeligere grundlag for indgreb mod sådanne skibe, når disse forurener i danske farvande.

Med det formål at få tydeliggjort Havretskonventionens artikel 220 i havmiljøloven, blev der i februar 2004 nedsat en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Udenrigsministeriet, Grønlands Repræsentation og Færøernes Landsstyre under formandskab af Miljøministeriet (Miljøstyrelsen). Den del af lovforslaget, der vedrører Havretskonventionen er udarbejdet af Miljøstyrelsen med bistand fra ovennævnte arbejdsgruppe.

Artikel 220 omhandler håndhævelse fra kyststatens side. Bestemmelsen stiller krav om, at der skal være »åbenbar grund«, førend der kan ske håndhævelse i form af fysisk inspektion over for udenlandske skibe, der er under passage af ydre territorielt farvand. Befinder det udenlandske skib sig i den eksklusive økonomiske zone, skal der være yderligere betingelser opfyldt førend der kan ske håndhævelse. Der er tale om betingelser som f.eks. »betydelig skade«, »væsentlig forurening« og »klart objektive bevis«.

Bestemmelsen skal ses som en undtagelse til en flagstats eksklusive kompetence til at håndhæve dens regler over for dens egne skibe også i andre landes territoriale farvande og eksklusive økonomiske zoner. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås havområder uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov nr. 411 af 22. maj 1996 om eksklusive økonomiske zoner. Artikel 220 i Havretskonventionen skal ses som et redskab til kyststaterne til at gribe ind over for udenlandske skibe, idet bestemmelsen er blevet til for, i et vist omfang, at imødekomme kyststaternes kritik af flagstaternes ineffektive håndhævelse af internationale regler over for egne skibe.

Artiklens bestemmelser er afpasset efter, hvor skibet befinder sig, hvor overtrædelsen er sket samt overtrædelsens grovhed. Artikel 220 er gengivet i bilag 4.

Havretskonventionens terminologi anvender »søterritoriet« (territorial sea) svarende til »ydre territorialfarvand« i dansk lovgivning, f.eks. bekendtgørelse nr. 242 af 21. april 1999 om afgrænsning af Danmarks søterritorium, og »indre farvande« (internal waters) svarende til »indre territorialfarvand«. »Søterritoriet« i Havretskonventionens forstand er derfor ikke identisk med det danske overbegreb »søterritoriet«, der dækker både ydre og indre territorialfarvand. Det har derfor været nødvendigt at indføre begrebet »ydre territorielt farvand« i havmiljøloven, idet Havretskonventionens begrænsninger på søterritoriet som alt-overvejende hovedregel ikke gælder for skibe, der befinder sig i indre territorielt farvand som f.eks. havne.

2.1.2. Nærmere beskrivelse af begreberne i Havretskonventionens artikel 220

2.1.2.1. Mistankekrav

Mistankekravet i Havretskonventionens artikel 220 over for udenlandske skibe er forskelligt fra det mistankekrav, der i medfør af dansk ret gælder over for danske skibe.

Havretskonventionens artikel 220 kræver, at førend der kan ske håndhævelse over for udenlandske skibe på gennemsejling skal der være »åbenbar grund« (»åbenbar grund« forstås i dansk ret som »begrundet mistanke«). Efter dansk ret stilles der over for danske skibe kun krav om, at der med »rimelig grund er mistanke om«.

Herudover anvendes i Havretskonventionen tillige mistankekravet »klart objektive bevis«. Dette er nyt og kendes ikke inden for den almindelige danske strafferetspleje. Kravet svarer nærmest til det kendte mistankekrav »særligt bestyrket mistanke«, dog med den tilføjelse, at ordlyden af Havretskonventionens artikel 220, stk. 6, forudsætter tilvejebringelsen af objektive konstaterbare omstændigheder, som utvivlsomt underbygger mistanken om den begåede overtrædelse.

Mistankekravet finder normalt anvendelse som udtryk for den grad af mistanke, der skal foreligge, for at et straffeprocessuelt tvangsindgreb kan bringes i anvendelse. Jo mere intenst et indgreb er, jo større krav stilles der til mistankens styrke.

Mistankens styrke er i retsplejeloven graderet inden for tre hovedkategorier: 1) »med rimelig grund er mistænkt«, 2) »begrundet mistanke« og 3) »særligt bestyrket mistanke«.

Der er således et skærpet mistankekrav over for udenlandske skibe i forhold til danske skibe i relation til håndhævelse af havmiljølovens regler over for skibe på gennemsejling.

2.1.2.2. Betydelig skade, betydelig udtømming og væsentlig forurening

I Havretskonventionens artikel 220 anvendes begreber som »betydelig udtømming«, »betydelig skade eller trussel om betydelig skade« og »væsentlig forurening« i situationer, hvor kyststaten har mulighed for at håndhæve sine regler over for et udenlandsk skib, der har forurennet, eller hvor der er bestyret mistanke om, at et udenlandsk skib har forurennet i den eksklusive økonomiske zone.

Begreberne »betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone« er ikke nærmere defineret i Havretskonventionen.

Det må dog altid bero på en konkret vurdering, om der er tale om en »betydelig udtømming«, »betydelig skade eller trussel om betydelig skade« og/eller »væsentlig forurening«.

Det må endvidere antages, at uanset hvilket begreb, der i en given situation er i fokus, vil der altid være tale om en rent retlig vurdering af, om situationen kan betegnes som en »betydelig udtømming«, »betydelig skade eller trussel om betydelig skade« og/eller »væsentlig forurening«. Der er ikke tale om en miljøfaglig vurdering. Myndighederne skal på baggrund af loven og dens bemærkninger kunne beslutte, om der i en konkret situation er tale om f.eks. en betydelig udtømming.

Myndighederne kan i deres vurdering blandt andet lade følgende elementer indgå:

- Mængden og arten af olien/andre flydende stoffer.
- Årstiden.
- Miljøpåvirkningen, herunder
 - umiddelbare konstaterbare skadevirkninger (døde fugle/fisk i området)
 - den rekreative udnyttelse af området, og
 - ynglepladser for fugle og pattedyr.
- De danske farvandes status som »følsomme områder«.
- Vadehavets status som »særlig følsomt havområde«.
- Østersøens status som »særlig følsomt havområde«.
- Risiko for forurening af følsomme områder/særligt følsomme områder.

- Nærliggende Habitat-, Ramsar-, og Fuglebeskyttelsesområder (også betegnet som Natura-2000 områder).

2.1.2.3. Mængden og arten af olien/andre flydende stoffer

Der transporteres en lang række kemikalier og olietyper gennem de danske farvande, ligesom forskellige olietyper udnyttes som fremdriftsmiddel i skibe. Der kan ikke opstilles nogen simpel relation mellem arten og mængden af en given forurening og den virkning, den vil have på havmiljøet. Der må i hvert enkelt tilfælde ske en konkret vurdering.

Det gælder generelt, at hvert enkelt olie- eller kemikaliespild vil have en virkning, som er særlig for den pågældende hændelse, og som udover de to nævnte faktorer ligeledes vil afhænge af de hydrografiske forhold (dybde, strøm, nærhed til kysten med videre), årstiden (herunder temperatur) samt nærvær af biologiske systemer – inklusive udnyttbare ressourcer.

Således kan selv en lille olieplet i et bestemt område, gøre ligeså stor skade som en større mængde olie, afhængig af udtømningsstedet og eventuel tillige årstiden.

Endvidere indeholder eksempelvis smøreolie en større koncentration af giftige og dermed potentielt skadelige stoffer end eksempelvis dieselolie, som dog stadig udgør en risiko for det marine miljø. På samme måde er der en større risiko for væsentlig forurening ved udtømming af »tung olie/sort olie« end ved udtømming af gasolie. De tunge/sorte olietyper fordampes således langsommere end gasolie, og vil derfor befinde sig i havet længere tid. Jo længere olien befinder sig i det marine miljø, og jo tungere olien er, jo større er risikoen, for at havmiljøet påføres skader. Endelig har årstiden betydning for såvel fordampningsprocessen, som for de skader miljøet kan påføres ved en udtømming.

Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en olieudtømming kan betragtes som betydelig. Om en evt. betydelig udtømming har medført eller truer med at medføre en væsentlig forurening, vil herefter afhænge af sagens øvrige konkrete omstændigheder, herunder havområdernes særlige status, udtømningssted, årstid og umiddelbart konstaterbare skadevirkninger.

2.1.2.4. Årstiden

Årstiden er afgørende for hvilke naturressourcer, der er udsatte, og hvilke effekter olien får. Et olieudslip i vinterhalvåret vil være meget kritisk for specielt andefugle, men også for andre vandfugle, som ophol-

der sig i store flokke i de danske farvande. I sommerhalvåret vil særligt produktionen af alger og planter, men også bunddyr og fiskeyngel være udsatte. Fisk vil dog normalt søge at undgå områder med olie. Nedbrydningen af olien foregår hurtigere om sommeren, hvor ligeledes en større del af olien vil fordampe.

2.1.2.5. Miljøpåvirkning

I det omfang eventuelle miljøpåvirkninger af forureningen kan fastslås med det samme i den konkrete situation, indgår denne i vurderingen.

Oliespild på havet truer havmiljøet, herunder såvel økologisk vigtige områder og fiskeriet, som områder udlagt til rekreation og turisme. Råolie og de forskellige olieprodukter omfatter vidt forskellige komponenter med vidt forskellige egenskaber, både i forhold til deres farlighed og i forhold til den nedbrydning, som finder sted i havet. Desuden påvirker olie dyr og planter i havet ved dels at indsøle og kvæle dem, dels ved at udøve en giftvirkning, som kan være øjeblikkelig ved høje oliekoncentrationer eller for eksempel medføre ændringer i adfærd og fødeoptagelse ved lavere koncentrationer.

Fugle er ved olieforurening mere udsatte end andre dyregrupper. Hos havfugle danner fjerdragten et effektivt vandskyende og varmeisolerende lag. Når en fugl kommer i berøring med olie, ødelægges dette beskyttende lag, og fjerene klistrer sammen. En olieplet på størrelse med en femkrone er om vinteren nok til at nedsætte varmeisoleringen, så fuglen dør. Havfuglene kan også få indre skader ved at optage olien med olieforurenede føde eller ved at pudse en olietilsølet fjerdragt. Skaderne er ofte så store, at fuglene kun har ringe chance for at overleve.

Fugledød i danske farvande forårsaget af olieforurening registreres næsten udelukkende i vinterhalvåret fra oktober til april, hvor betydelige dele af Nord- og Nordøst-Europas dykandebestande overvintrer i danske farvande. Forureningen rammer først og fremmest edderfugl, sortand, fløjlsand og havlit. Der er ingen klar sammenhæng mellem mængden af olie, og antallet af fugle der omkommer. Der er ikke eksempler på, at en bestand af danske ynglefugle er blevet udryddet på grund af olieforurening, men selv ved mindre olieforureninger kan betydelige dele af mindre bestande af danske vandfugle blive ramt og således blive sat alvorligt tilbage i mange år.

Et andet område, hvor olieforurening er meget iøjnefaldende er, når større eller mindre oliemængder driver ind på badestrande. Umiddelbart forringer det strandens anvendelsesmuligheder, indtil der er sket en rensning af det forurenede område. Dette kan selvsagt

have en indflydelse på den rekreative udnyttelse af et område og dermed dets potentielle værdi for turismen.

Når olie tilføres naturen fra naturlige eller menneskeskabte kilder, starter der en række fysisk-kemiske ændringer af olien, som ofte under et kaldes »weathering«. Processerne omfatter ud over mikrobiel nedbrydning: opløsning, spredning, fordampning, emulgering og bundfældning. Da olie ofte er meget komplekse blandinger, og da indholdet af de forskellige komponenter varierer meget fra olietype til olietype, vil nedbrydningen og omannelsen og dermed også effekterne på havmiljøet variere meget. Desuden afhænger effekterne af tidspunktet på året, den geografiske placering, vejrliget m.v.

Den vigtigste proces til naturlig fjernelse af olie i havmiljøet er uden tvivl den mikrobielle nedbrydning. Igen er der forskel på den hastighed, hvormed de forskellige oliekomponenter nedbrydes. Desuden spiller en række omgivelsesfaktorer ind. For eksempel skal der være ilt samt næringssalte til stede. På steder som jævnlige udsættes for olieforurening, er der eksempler på, at nedbrydningen starter tidligere, idet der er en tilvænnet bakteriepopulation til stede. Der er dog også eksempler på, at olie har befundet sig i havet i op til 10 år efter en forurening.

Særlige havområder og særligt følsomme havområder

Det skal endvidere holdes for øje, at alle havområder omkring Danmark af De Forenede Nationers Søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization) er udpeget som særlige havområder.

I henhold til MARPOL-konventionen 73/78 (MARPOL-konventionen 73/78 er en international konvention om forebyggelse af forurening fra skibe. Konventionen er vedtaget under IMO) er der via IMO mulighed for at udpege områder som »særlige havområder« eller som »særligt følsomme havområder«. Forskellen mellem de to områder er, at i et »særligt havområde« kan man regulere skibenes udledninger, medens man i et »særligt følsomt havområde« desuden kan regulere sejladserne.

I dag er alle farvande omkring Danmark udpeget som »særlige havområder«, idet Østersøen blev udpeget i 1983 og Nordsøen i 1997. Det vil sige, at skibsfarten i hele det danske havområde er underlagt strengere udledningskriterier, end hvis havområdet ikke havde fået status af et »særligt havområde«. Således må der f.eks. ikke udtømmes olie i den eksklusive økonomiske zone i en koncentration, der overstiger 15 ppm (parts per million, hvilket vil sige 15 liter olie per million liter vand). Den udledning, der dermed må finde sted i »særlige havområder«, er så lille, at det

skønnes, at den ikke kan ødelægge området. For eksempel må der, når man læser fra skibenes maskinrum, ikke være synligt olie i lænevandet eller bag skibet (15 ppm kan ikke ses med det blotte øje), jf. f.eks. bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe.

Dertil kommer, at man inden for dansk søterritorium har skærpet de internationale regler og indført et totalforbud mod udtømning af olie, hvilket understreger de danske havs følsomhed/sårbarhed.

»Særligt følsomme havområder« som normalt omtales PSSA (Particularly Sensitive Sea Areas) er områder, som behøver en særlig beskyttelse, fordi områderne enten har økologisk, socio-økonomisk eller videnskabelig betydning, hvilket gør dem særlig følsomme overfor de skader som skibsfarten kan forvolde.

I »særligt følsomme områder« kan det besluttes internationalt, at der indføres sejladsrestriktioner, eller man kan helt forhindre, at der foregår sejlads i området. Reguleringen kan bestå af følgende tiltag: udpegnings af områder, hvor man slet ikke må sejle, indførelse af trafiksepareringsområder, udpegnings af specielle dybvandsruter, specielle udledningskriterier, tvungen meldepligt, øget rapporteringsforpligtelse, en større grad af overvågning af skibene, og forbedringer af de eksisterende rute-systemer.

Vadehavet blev i 2002 udpeget som et »særligt følsomt havområde«. Østersøen – til og med Skagerrak – (med undtagelse af russisk territorialfarvand) blev i 2005 ligeledes udpeget som et »særligt følsomt område«.

Det skal endvidere nævnes, at der langs den danske kyst også er udpeget særlige Habitat-, Ramsar- og Fuglebeskyttelsesområder, områder (Natura-2000 områder), som er særligt følsomme i forhold til fugle, dyre og planteliv.

2.1.3. Lovforslagets indhold

Det har særligt været ønsket, at Havretskonventionens begrænsninger i håndhævelsen over for udenlandske skibe kommer til at fremgå af de strafferetlige bestemmelser i havmiljøloven, jf. havmiljølovens kapitel 17, § 63, der er ransagningsbestemmelsen og § 63 b, der angår tilbageholdelse af skibe for at sikre krav på betaling af bøde, sagsomkostninger eller konfiskation, herunder værdikonfiskation.

Hertil kommer en ny § 62 a, der supplerer den almindelige adgang til at foretage tilsyn, herunder foretage anræb.

Det foreslås herefter, at det af havmiljølovens § 63 og § 63 b eksplicit kommer til at fremgå, hvilke mistankekrav, der gælder førend indgreb kan foretages.

Det foreslås endvidere, at det eksplicit kommer til at fremgå af havmiljølovens § 63 og 63 b, at indgreb over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone forudsætter, at der enten er begrundet mistanke eller klart objektivt bevis for en overtrædelse. Derudover kræves, at der er sket en udtømning, som i ransagningsituationer skal være betydelig og have forårsaget en væsentlig forurening, medens der i tilbageholdelsessituationer skal være sket en udtømning, som har forårsaget en betydelig skade eller trussel herom.

Det foreslås, at det af lovtæksten kommer til at fremgå, at de i § 63 og § 63 b fastsatte begrænsninger i håndhævelsen over for udenlandske skibe ikke gælder, såfremt der foreligger samtykke fra skibets flagstat til henholdsvis ransagning eller tilbageholdelse. Der er her tale om et internationalt anerkendt princip, som betyder, at et skibs flagstat, dvs. den stat, hvor skibet er indregistreret, har mulighed for at acceptere videregående indgreb over for de skibe, der sejler under dens flag.

Det foreslås samtidig, at det af lovtæksten kommer til at fremgå, at et udenlandsk skib kan forfølges i umiddelbar forlængelse af en overtrædelse (forfølgelse in continenti) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst. Et havområde forstås i denne lovs forstand som f.eks. ydre territorialt farvand eller den eksklusive økonomiske zone.

Det er overvejet, i hvilket omfang det er hensigtsmæssigt at indskrive de håndhævelsmæssige begrænsninger, der er over for udenlandske skibe i lovens administrative indgrebsbestemmelser. Det drejer sig om § 42, der omhandler administrative indgreb i form af undersøgelser, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe en forurening, og § 43, der omhandler påbud eller forbud til skibe og platforme, såfremt der er sket eller er fare for en udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller omfattes af § 58, og forbudet eller påbudet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe en forurening af havet.

Havmiljølovens almindelige ordning for udenlandske skibe fremgår af lovens § 2. Heraf fremgår, at loven finder anvendelse på udenlandske skibe i det omfang, det er foreneligt med international ret. I lovens bemærkninger er beskrevet, hvilke konkrete begrænsninger, der gælder i medfør af international ret over for udenlandske skibe, såvel som de beføjelser kyststaten har – på trods af begrænsningerne – til at gribe

ind over for udenlandske skibe i forbindelse med alvorlig forurening eller trussel herom, f.eks. i forbindelse med søulykker.

Det fremgår således bl.a. af bemærkningerne til § 42 og § 43 i 1993-loven jf. Folketingstidende, Tillæg A 1992-93 side 7340-7342, at anvendelsen af havmiljølovens indgrebsmuligheder skal tage hensyn til skibets nationalitet og i hvilket farvand skibet befinder sig. Det fremgår endvidere, at for udenlandske skibe på dansk søterritorium er indgreb undergivet visse folkeretlige begrænsninger. Kyststaten kan på basis af sin almindelige højhedsret over søterritoriet udfærdige love og andre retsfor skrifter til beskyttelse imod forurening, men kyststatens håndhævelse af disse må ske i overensstemmelse med folkerettens regler om skibes ret til uskadelig passage. I henhold til Genevekonventionen af 1958 om det ydre territorialfarvand og den tilstødende zone (nu Havretskonventionens artikel 19, stk. 1), er gennemfart uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Kyststaten er i forlængelse heraf berettiget til at hindre gennemfart, som ikke er uskadelig. Dette indebærer, at kyststaten kan skride ind i tilfælde af forsætlig og alvorlig forurening og om nødvendigt tilbageholde et fremmed skib med henblik på retsforfølgning. Fremmede skibe, der benytter retten til uskadelig passage, skal overholde kyststatens for skrifter, der har til formål at beskytte kyststatens farvande mod forurening. Herudover beskrives mulighederne for at kunne gribe ind over for udenlandske skibe, der forurener på det åbne hav, som tilbage i 1993 allerede startede uden for søterritoriet, idet den eksklusive økonomiske zone først blev etableret i 1996.

Det sydlige Danmark har i dag, i modsætning, til Færøerne og Grønland intet åbent hav.

§ 42 og § 43 administreres i dag over for udenlandske skibe således, at i situationer, hvor der er fare for en udledning fra et udenlandsk skib på dansk søterritorium, det være sig i tilfælde af kollisioner, forlis eller grundstødninger, kan myndighederne gå om bord på et skib for at foretage undersøgelser med henblik på at vurdere nødvendige beredskabsmæssige tiltag. Tilsvarende kan videre sejls eller andre aktiviteter forbydes, eller påbydes, for at forhindre eller bekæmpe forurening. Som eksempel kan nævnes, at forsvaret i tilfælde af forlis eller grundstødninger ofte udsteder påbud om tømning af tanke, inden der iværksættes forsøg på bjærgning af det forliste eller grundstødte skib.

I forbindelse med, at der i Danmark i 1996 blev etableret en eksklusiv økonomisk zone, blev Havretskonventionens begrænsninger for håndhævelsen

overfor udenlandske skibe i den eksklusive zone, ved ændringslov nr. 394 af 22. maj 1996 indsat i havmiljølovens § 42 og § 43 om administrativ håndhævelse. I bemærkningerne til ændringen af § 42 i 1996-loven, jf. FT 1995-96 tillæg A side 3269 ff., fremgår, at kyststaten kun kan foretage undersøgelser uden retskendelse af udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone, når der er begrundet mistanke om, at der er sket en udtømming i den eksklusive økonomiske zone af en sådan størrelse, at den truer med at medføre en væsentlig forurening af havmiljøet. Af bemærkningerne til ændringen af § 43 fremgår, at indgreb i form af påbud og forbud kun kan ske over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone, såfremt der er sket en udtømming til havet, og det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.

Som nævnt oven for, er det havmiljølovens almindelige ordning, at loven finder anvendelse på udenlandske skibe i det omfang dette er foreneligt med international ret. I 1996-ændringsloven blev imidlertid begrænsningerne for udøvelse af de administrative indgrebsbeføjelser overfor udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone indført direkte i § 42 og § 43 i den gældende lov. De bestemmelser og normer i international ret, som ophæver begrænsningerne, særligt Havretskonventionens art. 221 om indgrebsbeføjelser i forbindelse med søulykker, herunder kollisioner, grundstødninger m.v., fremgår ikke tilsvarende af lovens bestemmelser. Henset til dansk rets almindelige hjemmelskrav, kan der herved opstå risiko for, at miljømyndighederne afskæres fra at kunne foretage indgreb i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret, f.eks. i forbindelse med søulykker.

Det bemærkes, at Danmark som kyststat i medfør af international ret har ret vide beføjelser til at hindre, at kystlinjen bliver udsat for en fare for forurening. De danske miljømyndigheder har, bl.a. i medfør af Havretskonventionens artikel 221 om søulykker, samt af oven for nævnte indgrebskonvention af 1969 og protokollen af 1973, muligheder for at foretage de nødvendige indgreb over for udenlandske skibe for at beskytte kystlinjen eller beslægtede interesser mod forurening eller trussel om forurening i tilfælde af søulykker uden for søterritoriet eller handlinger i forbindelse med sådanne ulykker, der kan forventes at have alvorlige skadelige følger for kyststaten.

Det er blevet overvejet, om det er muligt udtømmende at skrive disse internationale indgrebsbeføjelser over for udenlandske skibe ind i havmiljøloven. Det antages imidlertid at være vanskeligt, fordi det

ikke kan udelukkes, at der ud over Havretskonventionens art. 221 og oven for nævnte indgrebsprotokol af 1969 med tilhørende protokol fra 1973, kan være hjemmel i medfør af anden international ret, herunder folkeretlige sædvaner, til at foretage administrative indgreb over for udenlandske skibe med henblik på at forhindre en alvorlig forurening eller fare, som der i givet fald kan være risiko for, at miljømyndighederne afskæres fra at kunne anvende i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret. Hensynet til at kunne gribe ind i alle situationer, hvor det kan ske i overensstemmelse med international ret, har gjort, at Miljøministeriet og Forsvarsministeriet har fundet, at der ikke bør indføres en bestemmelse i loven, der udtømmende opregner de danske myndigheders beføjelser over for udenlandske skibe, når det angår de i §§ 42 og 43 regulerede indgreb.

Det skal bemærkes, at der siden ændringen af § 42 og § 43 ikke har været tilfælde, hvor miljømyndighederne har grebet ind i overensstemmelse med Havretskonventionens artikel 221 over for udenlandske skibe i den eksklusive økonomiske zone.

Som følge heraf, foreslås § 42, stk. 2, og § 43, stk. 4 ophævet, således at begrænsninger i håndhævelsen over for udenlandske skibe alene fremgår af lovens § 2, jf. herved bemærkningerne til § 42 og § 43 i 1993-loven og 1996-ændringsloven samt af dette lovforslags almindelige og særlige bemærkninger.

Med hensyn til forslaget § 1, nr. 19 og 22 om begrænsninger i § 63 og § 63 b vedr. ransagning og tilbageholdelse overfor udenlandske skibe gør de nævnte hensyn som vedr. § 42 og § 43 sig ikke gældende i samme omfang.

2.2. Andre ændringer

2.2.1. Indre og ydre territorielt farvand

Der er i havmiljøloven en definition af Østersøområdet, Nordsøområdet og eksklusive økonomiske zoner, jf. havmiljølovens § 5. Det er fundet hensigtsmæssigt også at definere søterritoriet, herunder også ydre og indre territorielt farvand, idet ydre territorielt farvand for første gang introduceres i havmiljøloven i forbindelse med implementeringen af Havretskonventionens artikel 220.

2.2.2. Miljøkonsekvensvurdering

I forbindelse med dumping af optaget havbunds-materiale (klapning) er habitatdirektivets krav om miljøkonsekvensvurdering hidtil alene gennemført med hjemmel i havmiljølovens § 26, stk. 5. Herefter er til-

ladelse til klapning inden for et område, der er udpeget som beskyttelsesområde efter EF-fuglebeskyttelsesdirektivet eller EF-habitatdirektivet eller et område med en vanddybde på under 6 meter, betinget af miljøministerens samtykke. Samtykkebeføjelsen er delegeret til Skov- og Naturstyrelsen, som i overensstemmelse med habitatdirektivet stiller krav om, at ansøger i forbindelse med ansøgning om tilladelse efter § 26, stk. 5, udarbejder en miljøkonsekvensvurdering.

Imidlertid har en redegørelse fra Kammeradvokaten, der er baseret på en række EU-domme fra de seneste år vist, at der er behov for at justere den danske lovgivning. Kammeradvokaten konkluderer, at afgørende for, om en medlemsstat har gennemført direktivet korrekt, bl.a. er, at der er skabt den nødvendige præcise retlige ramme. Med forslaget skabes den nødvendige retlige ramme ved at præcisere havmiljølovens bestemmelser § 26 og § 28, jf. bemærkningerne til de enkelte bestemmelser. De nye regler vil ikke medføre ændringer i forhold til den hidtidige praksis.

2.2.3. Beredskab

I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren, jf. havmiljølovens § 35, stk. 6. Det er Forsvarsministeriets erfaring, at der ofte kan være behov for at kunne delegerer denne kompetence helt eller delvist til lokale myndigheder, afhængig af hvor bekæmpelsen af forureningen foregår – på land eller til søs. Det foreslås derfor, at forsvarsministeren kan bemyndige andre myndigheder til at forestå koordineringen af bekæmpelsen af en særligt alvorlig og omfattende forurening.

2.2.4. Afskiberens forpligtelser

I 1999 blev Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets havne med farligt eller forurenende gods, med senere ændringer implementeret i havmiljøloven via bekendtgørelse nr. 258 af 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe. Bekendtgørelsen har bl.a. hjemmel i havmiljølovens § 40. Direktivet 93/75/EØF blev ophævet ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformations-system for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27). Der er såvel i det gamle som i det nye direktiv en bestemmelse om afskiberens forpligtelser over for skibsføreren og operatoren i forbin-

delse med transport af farligt og forurenende gods om bord på skibe. Med henblik på at skabe en helt klar hjemmel til at regulere afskiberens forpligtelser foreslås det, at der indsættes et nyt stykke, i § 40, der giver miljøministeren bemyndigelse til at implementere det ovenfor nævnte direktiv fra 2002.

2.2.5. Mundtlige forbud eller påbud

Havmiljølovens § 43, stk. 5, fastsætter, at et påbud eller forbud skal meddeles føreren af skibet skriftligt eller telegrafisk. Det har i praksis vist sig vanskeligt at få overbragt skriftlige meddelelser til de involverede skibe, når disse har befundet sig til søs. Det er derfor fundet nødvendigt, at opdatere bestemmelsen, således at et påbud eller forbud kan udstedes mundtligt f.eks. fra et fly via radio, for derefter snarest at blive fulgt op med en skriftlig meddelelse f.eks. via fax eller e-mail.

2.2.6. Administrative bøder for manglende indberetning

Det foreslås, at manglende indberetning af udtømminger, som er i strid med loven, skal kunne afgøres med administrative bødeforelæg. Tilsvarende ved manglende indberetninger ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømmning, jf. § 38, stk. 1-3.

2.2.7. Nærmere regler om udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger

Det er endvidere fundet hensigtsmæssigt, at der i havmiljølovens § 44 indsættes en hjemmel til at fastsætte nærmere regler om de af forsvaret afholdte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som ejere af skibe kan pålægges at skulle afholde for derved at undgå tvivl om udgiftsposterne i forbindelse med opgørelse af krav efter iværksættelse af beredskabsforanstaltninger eller bekæmpelse af forurening. Det foreslås, at miljøministeren får en tilsvarende hjemmel for så vidt angår platforme.

Forsvaret foretager løbende opkrævning af udgifter til beredskab i forbindelse med fare for og bekæmpelse af forurening hos de registrerede ejere af de implicerede fartøjer, og i den forbindelse kan det være nødvendigt at gå til domstolene med henblik på inkasering af forsvarets krav, jf. senest Sø- og Handelsrettens domme af 24. juni og 1. juli 2005 angående henholdsvis M/T Brage Pacific og M/S Minerva trykt i Ugeskrift for Retsvæsen 2005 side 2970 og 3112, hvor Forsvarskommandoen fik medhold for de rejste krav. Sø- og Handelsretten bemærkede i dommen af 1. juli 2005 om M/S Minerva, at det ville være hensigtsmæssigt, hvis Forsvarskommandoen i form af f.eks.

en vejledning offentliggjorde sine takster for indsats, således at ejere af skibe og forsikringsselskaber på forhånd havde mulighed for at gøre sig bekendt hermed. Dette vil Forsvarskommandoen herefter gøre, og ved forslaget til nyt § 44, stk. 2, sikres hjemmel til fastsættelse af taksterne i en bekendtgørelse.

I den forbindelse bemærkes, at forsvarets takster for indsats fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler for opgørelse af erstatningskrav, herunder retspraksis herom, samt under hensyn til eventuelle konventionsmæssige forpligtelser på området.

I sølovens §§ 191 og 206, stk. 2, jf. lovbekendtgørelse nr. 538 af 15. juni 2004, er der fastsat objektivt ansvar, hvis en række nærmere bestemte kriterier i øvrigt er opfyldt. Efter den gældende § 44, stk. 1, der supplerer sølovens bestemmelser, indtræder der for ejeren objektivt ansvar for udgifter til rimelige beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger i alle tilfælde, hvor der er sket eller er fare for udtømmning eller udledning og dermed for forurening med skadelige stoffer.

Allerede under udvalgsbehandlingen vedrørende den første havmiljølov, lov nr. 130 af 9. april 1980, blev det fastslået, at udgifterne til beredskabsforanstaltninger skal betales af skibets ejere, selv om der alene er fare for udtømmning eller udledning. Det er derfor ikke en betingelse, at der faktisk er sket et udslip. Således tilkendegav miljøministeren bl.a. under lovforslagets behandling, jf. Folketingstidende 1979-80, 2. samling, Tillæg B, spalte 504-505, at de typiske situationer, hvor der opstår fare for udtømmning eller udledning af olie eller andre skadelige stoffer er ved grundstødninger og kollisioner, og at risikoen for forurening af havet i sådanne tilfælde er meget stor. Det er af afgørende betydning for at undgå eller begrænse en forureningsskade, at de nødvendige foranstaltninger hurtigt og effektivt kan iværksættes, og udgifterne kan blive betragtelige, selv om en egentlig bekæmpelsesaktion ikke bliver fornøden. Det blev tilføjet, at det ikke var rimeligt, at den danske stat - og dermed de danske skatteydere - skal bære de omkostninger, der følger af en ofte uforsvarlig sejlads, og at det derfor blev foreslået, at udgifterne til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger betales af skibets eller platformens ejere, såvel når der er sket, som når der alene er fare for udtømmning eller udledning af olie eller andre skadelige stoffer.

På tilsvarende vis blev det i forbindelse med implementeringen af 1992-protokollen af 27. november 1992 til 1969-olieansvarskonventionen fastsat i søloven, at det objektive ansvar for skibets ejere også gælder ved hændelser, som medfører alvorlig eller umid-

delbar fare for forureningsskade. I bemærkningerne til lovforslaget (Folketingstidende 1994-95, Tillæg A, side 1491) er bl.a. anført, at dette afklarer et tidligere omdiskuteret spørgsmål om, hvorvidt olie, som betingelse for erstatning for afværgeforanstaltninger, rent faktisk skulle være udtømt eller udflydt fra skibet, og at dette spørgsmål nu er løst i konventionen i og med at begrebet »hændelse« ikke alene omfatter hændelser, som forårsager forureningsskade, men også hændelser som medfører alvorlig eller umiddelbar fare for forureningsskade.

Søloven og havmiljølovens regelsæt om objektivt ansvar for skibets ejer for udgifter i forbindelse med beredskabsforanstaltninger, supplerer hinanden således, at havmiljøloven finder anvendelse for skade eller fare for skade, der ikke falder under søloven. Med ovennævnte lovændringer blev det fastslået, at uanset hvilken lov der måtte finde anvendelse på en given hændelse, vil alene faren for forurening udløse det objektive ansvar.

Den 24. juni 2005 vedtog Folketinget lov nr. 599 om ændring af søloven. Loven inkorporerer Bunkerskonventionen fra 2001 og HNS-konventionen fra 1996 i dansk ret (ansvar for forureningsskade forvoldt af bunkersolie - Bunkerskonventionen og ansvar for skade opstået i forbindelse med søtransport af farlige og forurenende stoffer - HNS-konventionen). Loven er endnu ikke trådt i kraft, men vil blive sat i kraft, når konventionerne træder i kraft. Konventionerne fastsætter, i lighed med hvad der i dag gælder for olie, et objektivt ansvar for enhver skade, der skyldes udtømming af de omfattede stoffer fra et skib og for udgifterne til beredskabsforanstaltningerne, såfremt der er sket eller er alvorlig og umiddelbar fare for udtømming.

Da disse konventioner omfatter alle kendte stoffer, der udviser farlige eller forurenende egenskaber, må det forventes, at reglerne i søloven, når disse nye regler sættes i kraft, vil dække langt størsteparten af tilfælde af forurening fra skibe. Da sølovens regler ikke fuldt ud omfatter platforme, vil det fortsat være § 44, der i et vist omfang regulerer platformes ansvar.

I forhold til forurening fra skibe vil § 44 fortsat have betydning som supplement til søloven, indtil de nye regler i denne lov er trådt i kraft. Efter ikrafttræden af de nye regler i søloven vil § 44 endvidere stadig have betydning for de tilfælde, der måtte falde uden for sølovens anvendelsesområde.

Spørgsmålet om, hvornår der foreligger en fare, som er tilstrækkelig alvorlig til at begrunde et ansvar for ejeren efter en af ovennævnte love, hviler på en konkret vurdering. I ovennævnte dom af 24. juni 2005

om M/T Brage Pacific lagde retten til grund, at sølovens farebegreb gælder for forureningsskade omfattet af søloven, d.v.s. for bestandig mineralsk olie, jf. definitionen heraf i sølovens § 191, stk. 4, og at havmiljølovens farebegreb gælder for anden udledning, i denne sag gasolie, således at de to regelsæt gælder »parallelte«, men med hver sit anvendelsesområde. I dommen fastslås det, at der allerede ved en grundstødning kan foreligge en alvorlig og umiddelbar fare for forureningsskade.

Som også anført i Folketingstidende 1994-95, Tillæg A, side 1491 er det dog en betingelse, at der skal være indtruffet en begivenhed, der involverer skibet, og et skibs almindelige (dårlige) tilstand vil ikke alene kunne anses at udgøre en risiko.

Vurderingen af hvilke beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, der må anses for at være rimelige forholdsregler, vil altid bero på en konkret vurdering af den faktiske situation. Det skal således bemærkes, at det i § 44 er forudsat, at der udover det almindelige forvaltningsretlige proportionalitetsprincip, hvorefter forholdsreglerne bør afpasses efter den skete skade på skibet eller platformen, tillige gælder et forsigtighedsprincip som tilsiger, at desto større mængde olie der er risiko for slipper ud, desto lavere faregrad er nødvendig for, at iværksættelse af forholdsregler er rimelige. Således vil selv et mindre uheld i relation til f.eks. en lastet olietanker kunne udløse iværksættelse af forholdsregler, der i omfang vil være større end de, der udløses af et tilsvarende uheld med et skib, som sejler med en mindre miljøbelastende last.

Herudover kan som eksempel på rimelige forholdsregler også nævnes, at det ved fare for en større forurening ofte kan være nødvendigt at indsætte mere end ét skib til at ligge klar til at iværksætte bekæmpelse, såfremt faren materialiseres og et udslip faktisk finder sted. Dette skyldes, at selv om et enkelt miljøskib ved brug af skimmere og sweepere alene vil kunne håndtere et mindre udslip, så vil der ved et større udslip være behov for at kunne sætte flydespæringer mellem 2 skibe, for derved at kunne indkredse og opsamle olien. Det kan også være nødvendigt at anvende rekognoscering ved fly eller helikopter, idet olie, der flyder ud fra bunden af f.eks. et tankskib, ofte først ses på overfladen en vis afstand fra havaristen. Anvendelse af fly eller helikopter til at konstatere, om et sådan udslip er sket, vil således også være at anse som en rimelig forholdsregel.

På tilsvarende vis kan det i andre situationer være en rimelig forholdsregel at indsætte det af forsvarers skibe, som fysisk befinder sig nærmest til en truende eller faktisk forurening - også selv om det pågældende skib

ikke har reel bekæmpelseskapacitet - for dermed at kunne vurdere situationen og rapportere denne til Søværnets Operative Kommando. Dette vil f.eks. være i situationer, hvor det involverede skib enten ikke har overholdt sin meldepligt efter havmiljølovens § 38, stk. 1, eller hvis de oplysninger, som skibet giver til Søværnets Operative Kommando ikke fremstår som troværdige, eller skibet i øvrigt ved sin adfærd skaber grundlag for mistanke om uregelmæssigheder.

Af særlig betydning for vurderingen af, hvad der må anses som rimelige forholdsregler ved en forurening eller fare herfor, vil også være hvor skibet geografisk befinder sig, når hændelsen indtræffer. Det er således ikke uden betydning, om hændelsen indtræffer i eller tæt ved et naturbeskyttelsesområde eller ej. Ud fra ovennævnte forsigtighedsprincip og det forhold, at der ikke består en bagatelgrænse for forureningen, er det som udgangspunkt rimeligt at iværksætte udvidede bekæmpelsesforanstaltninger, såfremt hændelsen er indtrådt i eller tæt ved et naturbeskyttelsesområde.

Beslutningen om, hvorvidt en olieforurening kan bekæmpes og om rimelige forholdsregler som følge deraf bør iværksættes, træffes af Søværnets Operative Kommando efter samråd med chefen på det involverede miljøskib. Det vil således være Søværnets Operative Kommando, som vurderer, om en olieforurening kan bekæmpes, eller om den vil kunne fordampe af sig selv. Søværnets Operative Kommando kan i den situation lade et miljøskib forblive ved forureningen i en periode med henblik på at fastslå, hvorvidt olien bør bekæmpes, eller om den vil fordampe. På tilsvarende vis vil et miljøskib kunne indsættes i tilfælde af kollision, brand eller grundstødning, hvor der ikke umiddelbart er sket udslip, men hvor der kan være en risiko (fare) for et sådant udslip og dermed for en forurening i forbindelse med, at havaristen trækkes fri eller afventer reparation.

Ved større udslip er det tillige Søværnets Operative Kommando, der har den overordnede operative ledelse af bekæmpelsesaktionen til søs, og som derfor efter samråd med andre relevante myndigheder træffer beslutninger om, hvilke bekæmpelsesforanstaltninger der bør iværksættes. I sager af denne type vil der ofte være tale om stort tidspres, og Søværnets Operative Kommandos beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger vil derfor for en stor dels vedkommende bero på et skøn baseret på de på beslutningstidspunktet foreliggende oplysninger. Henset til de omstændigheder, hvorunder beslutninger om bekæmpelsesforanstaltninger træffes, forudsættes det, at et sådant skøn ikke efterfølgende i forbindelse med opgørelsen af

omkostninger til bekæmpelsen kan tilsidesættes, medmindre vægtige argumenter taler herfor.

For så vidt angår ovennævnte »overvågning« ved miljøskibe og de øvrige nævnte beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som iværksættes, skal omkostningerne herfor (objektivt ansvar, jf. ovenfor) bæres af det (potentielt) forurenende skibs ejer.

Bestemmelsen i § 44, stk. 1, vil ikke blive bragt i anvendelse, såfremt det godtgøres, at den pågældende hændelse er en følge af de i sølovens § 192, stk. 1, litra a-c, nævnte årsager (bl.a. krigshandlinger og sabotage). I de særlige tilfælde, hvor et skib, der yder et nødstedt skib hjælp, foretager udtømmning af olie m.v. f.eks. for at dæmpe søen, følger det af de almindelige nødretningsregler i dansk erstatningsret, at udgifterne i medfør af denne bestemmelse påhviler det nødstedte skib.

For så vidt angår platforme, er det miljøministeren, der har det overordnede ansvar for forureningsbekæmpelse til søs. Det har imidlertid altid været fast praksis, at det er koncessionshaverne selv, der sørger for at iværksætte og afholde udgifterne til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger af forurening fra platformene. Der vil ikke blive ændret på denne praksis. Skulle der imidlertid blive tale om en forurening, der har et sådant omfang, at platformen ikke selv kan klare bekæmpelsen, vil Miljøstyrelsen foranledige en bekæmpelsesaktion iværksat. Miljøstyrelsen vil i sådan en situation anmode forsvaret om assistance. De udgifter koncessionshaverne skal afholde i den forbindelse vil være lig med de udgifter forsvaret evt. har haft i forbindelse med beredskabs- eller bekæmpelsesaktionen. Det foreslås, at miljøministeren får samme hjemmel som forsvarsministeren til at udstede bekendtgørelse om de nærmere udgifter i forbindelse med en beredskabs- eller bekæmpelsesaktion. Det er forventningen, at Miljøministeriets vejledning eller bekendtgørelse vil henvise til forsvarets udgiftsbekendtgørelse.

2.2.8. Tilsyn på land

Det foreslås, at tilsynsbestemmelsen i § 45, stk. 2 opdateres, således at tilsynsmyndighederne udover skibe og platforme fremover også får adgang til lokaliteter på land. Bestemmelsen er herudover tilpasset, så den i højere grad svarer til tilsvarende bestemmelser i miljølovgivningen.

2.2.9. Klassifikationselskaber

Endelig foreslås det, at miljøministeren får hjemmel til at autorisere private, først og fremmest klassifikationselskaber, til at udføre syns- og certifice-

ringsopgaver på vegne af miljøministeren, i henhold til forordning 782/03 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe.

2.3. Vejledende bødeniveauer

2.3.1. Indledning

Siden Forsvarsministeriet den 1. januar 2000 fra Miljøministeriet overtog ressortansvaret for den statslige maritime overvågning og håndhævelse, samt den maritime forureningsbekæmpelse til søs, har Forsvarsministeriet modtaget anmeldelser om olieobservationer samt meldinger om hændelser til søs, der kan medføre olieudslip.

Udviklingen i antallet af modtagne og bekræftede olieobservationer vedrørende udledninger fra skibe, der har passeret danske farvande, var for år 2000 på 151 bekræftede olieobservationer, for år 2001 på 121, for år 2002 på 71, for år 2003 på 129, mens der for år 2004 var 152 bekræftede olieobservationer. Antallet af bekræftede olieobservationer har således i perioden 2000 – 2004 været svingende, men tendensen viser, at der ikke har været et fald i antallet. Olieobservationerne er foretaget såvel i Nordsøen og Østersøen som i Kattegat og bælterne.

I samme periode er der udstedt et stigende antal bøder pr. år af såvel politiet som forsvaret for ulovlig udledning af mineralsk olie.

Det var ved gennemførelsen af ændringen af havmiljøloven i 2000, der hjemlede adgang til administrative bøder, forventningen, at de dengang fastsatte vejledende bødeniveauer ville have en så præventiv effekt, at antallet af olieobservationer over den samlede periode ville være faldet. Dette har imidlertid - når man sammenholder det forhold, at mængden af udstedte bøder har været stigende i perioden, samtidig med at antallet af bekræftede olieobservationer er vedblevet at være på et højt niveau - vist sig ikke at være tilfældet. Derfor må det vurderes, at den ønskede præventive effekt af de nuværende bødestørrelser er udeblevet.

Dette skal tillige ses i lyset af, at de danske farvande er tæt trafikerede. Søværnets Operative Kommando har således oplyst, at der for 2004 alene gennem Storbælt var over 16.000 skibspassager, svarende til et gennemsnit på ca. 45 passager pr. dag. For Øresund var de tilsvarende tal for 2004 på mindst 37.000 skibe, svarende til et gennemsnit på ca. 102 passager pr. dag. Det forventes, at dette antal passager vil være relativt stabilt i fremtiden. Skibstrafikken er således også i dag en af de primære transportformer, og der ses ikke at være indikationer på, at alternative transportformer

vil erstatte denne i fremtiden. Der er desuden noteret en tendens til, at antallet af større skibe er stigende.

I forbindelse med lovforslagets udarbejdelse er endvidere foretaget en undersøgelse af de økonomiske sanktionsmuligheder ved ulovlig udledning af mineralsk olie i de danske nabolande. Denne undersøgelse har vist, at de økonomiske sanktioner i Norge ligger under det danske niveau, mens det i Sverige ligger over. Finland er i færd med at kopiere det svenske system. Tysklands bødeniveau ligger på højde med det danske, men vurderes at være langt mere indgribende, idet bøderne alene gives til fysiske personer og ikke til rederiet. Landenes bødesystemer er nærmere beskrevet nedenfor.

På trods af at sammenligningsgrundlaget er ujævnt, er det vurderingen, at der er behov for en forøgelse af bødestørrelserne for dermed at sikre, at disse kan bidrage til at opnå den ønskede præventive effekt overfor de skibe, som foretager forurening af danske farvande.

Denne vurdering falder også i tråd med regeringens ønske om at hæve bødestørrelserne for ulovlig udledning af olie samt det generelle politiske ønske om en hårdere kurs over for miljøforurenere.

2.3.2. Gældende ret

Bestemmelserne om forbud mod udledning af mineralsk olie fremgår, for så vidt angår skibe, af kapitel 2 i havmiljøloven og for så vidt angår platforme, af kapitel 10 i samme lov. Disse regler tager også højde for de krav, der er fastsat i den internationale MARPOL-konvention 73/78 om udledning af mineralsk olie.

I havmiljølovens kapitel 2, § 11, findes den grundlæggende bestemmelse om forbud mod udledning af mineralsk olie. Bestemmelsen indeholder et absolut forbud mod udledning af mineralsk olie og blandinger heraf, der i princippet gælder alle danske farvande, men som dog er lempet i den eksklusive økonomiske zone, hvor der under hensyntagen til en række forudsætninger, kan udledes mindre mængder olie. For så vidt angår platforme, som foretager udledning i havet, der stammer fra undersøgelse eller udnyttelse af undersøiske mineralforekomster, herunder kulbrinter, er det de regler, der er udstedt i medfør af havmiljølovens § 30, der regulerer hvad, og i hvilke mængder der må udledes fra platformene.

I havmiljølovens kapitel 17 er der fastsat bestemmelser om straf i forbindelse med overtrædelse af loven eller regler udstedt i medfør heraf. Det følger således af havmiljølovens § 59, stk. 1, og § 61, at overtrædelse straffes med bøde. Ved fastsættelse af bøder udmåles disse med udgangspunkt i den udledte

mængde olie. Bødestørrelsen kan justeres i op- og nedadgående retning, såfremt der måtte foreligge skærpende eller formildende omstændigheder.

Herudover kan der, jf. § 59, stk. 3, blive tale om fængselsstraf i indtil 2 år ved forsætlige eller groft uagtsomme overtrædelser, hvis der ved overtrædelserne 1) er voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser. For overtrædelser begået af udenlandske skibe på det ydre territoriale farvand, kan fængselsstraf alene pålægges, såfremt overtrædelserne derudover er begået forsætligt og har medført alvorlig forurening af havmiljøet, jf. lovforslagets § 1, nr. 16. For overtrædelser begået af udenlandske skibe på det indre territoriale farvand gælder hovedreglen i § 59, stk. 3. Dette fremgår ikke klart af gældende lov, hvorfor ordlyden af lovens § 59, stk. 4, i nærværende lovforslag er præciseret, jf. nærmere herom i bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 16 og 17.

I Danmark er det inden for miljølovgivningen praksis, herunder havmiljøloven, at virksomhedsansvaret er det primære, jf. Rigsadvokatens meddelelse nr. 5/199 om valg af ansvarssubjekt i sager om virksomhedsansvar, og praksis indenfor miljøbeskyttelsesloven.

Forsvarsministeren kan i sager om overtrædelse af forbuddet mod udledning af mineralsk olie afgøre disse med administrative bøder, jf. § 63 a, stk. 1. Miljøministeren har samme mulighed for så vidt angår overtrædelser af regler udstedt i medfør af lovens § 30, jf. § 63 a, stk. 2.

Ved ændringen af havmiljøloven den 5. maj 2000, var der i bemærkningerne anført et vejledende bødeniveau for udtømning af mineralsk olie, der som udgangspunkt var bestemt ud fra den udledte mængde olie. Niveaulet er alene vejledende og kan fraviges i op- eller nedadgående retning.

Det fremgår af ovenfor nævnte lovbemærkninger, at bødestørrelsen blev fastsat til 25.000 kr. for 500 liter, 50.000 kr. for 1000 liter og op til 100.000 kr. for udtømning af 10.000 liter olie. Ved udledninger udenfor de angivne størrelser forudsattes bøden fastsat forholdsmæssigt til et passende rundt beløb i forhold til den udtømte mængde olie. Minimums bødestørrelsen for udledning af op til 50 liter blev fastsat til 15.000 kr. Det blev fastsat, at udtømminger på under ca. 50 liter ikke skulle strafforfølges, medmindre der var tale om udledninger i havn. Ved ændringslov nr. 393 af 28. maj 2003 blev bagatelgrænsen ophævet, hvorefter det forudsattes, at der fremover kan ske strafforfølgning i sager, hvor der er sket udtømning af olie på un-

der 50 liter, såvel på søterritoriet som i den eksklusive økonomiske zone.

Siden indførelsen af vejledende bødeniveauer i havmiljøloven har forsvaret i perioden 2000-2004 afgjort 6 sager med administrative bøder for ulovlig udtømning af mineralsk olie, mens politiet i samme periode har afgjort 10 sager med bødeforelæg. Der har været tale om sager vedrørende oliemængder fra 5 liter og op til 6.800 liter olie. Bødestørrelserne har ligget mellem 1.000 kr. og op til 118.000 Kr.

For så vidt angår de største af bøderne gælder for både forsvaret og politiet, at der i enkelte sager har været tale om skærpende omstændigheder, hvilket har medført en forhøjelse af disse bøder med op til 100 % af den oprindelige bødesats.

Udover ovennævnte sager er der i perioden rejst yderligere 24 sager, som dog grundet bevisets stilling og procesøkonomiske hensyn har måttet henlægges og derfor ikke har resulteret i bødeforelæg.

2.3.3 Andre lande

Sverige

I Sverige suppleres det strafferetlige system for overtrædelser af forbuddet mod olieudledning med muligheden for at pålægge en vandforureningsafgift. Afgiften er objektiv og pålægges skibets ejer eller leder, uanset om denne er en fysisk eller juridisk person.

Afgiften fastsættes under hensyn til udslippets omfang samt skibets bruttotonnage i henhold til en i loven fastsat tabel. Man anvender kriteriet om »udslippets omfang« for at afspejle hensynet til miljøkonsekvenserne, og kriteriet om »skibets størrelse« for at tage hensyn til den afgiftspligtiges økonomiske formåen. Afgiftens størrelse starter på et basisbeløb, som i år 2005 er sat til 39.400 svenske kroner. Basisbeløbet reguleres i opadgående retning med en sats, hvis størrelse afhænger af skibets størrelse og udslippets omfang.

Afgiftsstørrelsen er den samme for skibe inden for de respektive grupperinger beregnet efter skibets størrelse, uanset om udslippet er 75 liter eller 900 liter. Afgiften pålægges, uanset om der foreligger forsæt eller uagtsomhed. Afgiften kan efter det oplyste nedsættes, såfremt der måtte foreligge særlige omstændigheder, som gør det urimeligt at pålægge fuld afgift.

Sverige har oplyst, at den svenske Kustbevakning inden for de seneste år har udstedt 12 til 20 vandforureningsafgifter årligt. Den normale størrelse på en vandforureningsafgift er på én til to gange basisbeløbet (39.400 svenske kroner, hvilket svarer til 31.520 danske kroner), hvoraf sidstnævnte anvendes ved ud-

slip fra 50 op til 1000 liter. De skibe, som er blevet pålagt vandforureningsafgiften, har oftest været i grupperingen af skibe med en størrelse til og med en brutotonnage på 3000, som er et mål for skibets størrelse.

Det forekommer, at der udover vandforureningsafgiften også pålægges en bødestraf for ulovlige udslip. Bødestrafpen pålægges den fysiske person, som er ansvarlig for udslippet, og kan ikke pålægges selskaber. Det er fra svensk side oplyst, at der gives op til ca. 10 bøder af denne type om året, der idømmes som dagbøder beregnet ud fra den pågældendes årlige indkomst.

Finland

I Finland har man et forbud mod udledning af olie eller olieholdige blandinger i finsk farvand. Overtrædelse af bestemmelserne kan straffes med bøder. Der er ikke mulighed for at afgøre sagerne med administrative bøder. Straffen kan under særlige omstændigheder stige til fængsel i op til 2 år eller ved grov miljøforurening i op til 6 år.

Der er som udgangspunkt tale om et personligt ansvar for forurenere, men der kan også idømmes juridiske personer straf.

Det er fra finsk side oplyst, at et lovforslag, der tager udgangspunkt i den svenske lovgivning forventes behandlet i det finske parlament i 2005. Lovforslaget indebærer etableringen af en olieforureningsafgift, der pålægges som en administrativ følge af overtrædelser af forbuddet mod udledning af olie eller olieholdige blandinger i de indre territorialfarvande, ydre territorialfarvande og Finlands eksklusive økonomiske zone. Der bliver tale om objektivt ansvar.

Afgiften foreslås pålagt skibets ejer eller reder, og beløbet fastsættes i henhold til en tabel, der tager udgangspunkt i udslippets omfang og skibets størrelse. Det fremgår af forslaget, at man skal kunne undlade at pålægge afgiften eller alternativt nedsætte denne, såfremt den afgiftspligtige påviser, at afgiften fremstår som åbenbart urimelig, fordi udledningen er sket i forbindelse med en nød- eller ulykkesituation eller ved lignende årsager.

Ifølge forslaget kan olieforureningsafgiften ikke pålægges den, som ved dom er blevet idømt straf for det pågældende udslip.

Det fremgår af det finske lovforslag, at størrelsen af de påtænkte afgifter svarer til de svenske afgifter. Udgangspunktet for det finske forslag er, at basisbeløbet fastsættes i loven, hvilket medfører, at eventuelle ændringer af basisbeløbet kun kan ske ved en ændring af denne. En eventuel ændring forudses at kunne blive aktuel, såfremt afgiftens præventive effekt svækkes,

eller hvis de svenske afgifter af tilsvarende årsager ændres.

Norge

Den almindelige borgerlige straffelov i Norge indeholder mulighed for bødestraf for overtrædelse af loven selv samt forskrifter udstedt i medfør af »Lov om statskontrol med skibes sjødygtighed«. Bøden er baseret på tilregnelser og kan pålægges både personligt og som et selskabsansvar.

Bødestørrelsen afhænger ikke alene af enkeltstående parametre som f.eks. udledningens mængde, skibets størrelse eller den pågældendes betalingsevne, men beror på en samlet vurdering af det pågældende ulovlige forhold, herunder om der er tale om forsæt, og om udledningen er sket med økonomisk gevinst for øje.

Det er oplyst, at der ikke er fastsat bødestørrelser, men at bøderne i praksis hidtil har ligget på beløb mellem 10.000 – 40.000 norske kroner (ca. 9.542 – 38.168 danske kroner) til kaptajnen/maskinchefen, mens der i enkelte tilfælde har været idømt bøder til rederier på ca. 200.000 norske kroner (ca. 190.840 danske kroner).

Tyskland

Overtrædelser af udledningsbestemmelserne er en overtrædelse af den tyske straffelov, og dermed inden for den almindelige anklagemyndigheds kompetence, hvorefter det er domstolene, der fastsætter straffens størrelse. Der findes således ikke mulighed for at afgøre en sag administrativt for disse overtrædelser. Bøden pålægges som et personligt ansvar.

Bødestørrelsen afhænger af dommerens vurdering, men baseres dog på mængden af udledt olie, omfanget af den forvoldte skade, graden af tilregnelser, om der er tale om gentagelsestilfælde og den anklagedes månedlige indkomst. I region Hamburg f.eks. varierer bødestørrelserne for udledninger på det indre territorialfarvand fra 1 x månedlig indkomst (for 10 liter og udvist uagtsomhed) op til 12 x månedlig indkomst (for 500 liter ved udvist uagtsomhed, eller ved udledning på 250 liter og udvist forsæt). Selv om de angivne bødestørrelser alene gælder for de indre territoriale farvande, har region Hamburg, som også er ansvarlig for håndhævelsen af den tyske havmiljølov i den eksklusive økonomiske zone i Nordsøen og Østersøen oplyst, at de vejledende bødeniveauer på de indre territoriale farvande også er vejledende for ydre territoriale farvande samt i de eksklusive økonomiske zoner.

Tysk lovgivning giver mulighed for at pålægge dagbøder fra minimum 5 og op til 360 dage på beløb

fra 1 til 5.000 € pr. dag. Endvidere er der åbnet mulighed for fængselsstraf i 3-5 år.

2.3.4. Lovforslaget

Formålet med at hæve det vejledende bødeniveau i Danmark er at sikre, at det præventive element, som udgøres af den bødestraf, der pålægges en forurener, optimeres mest muligt. Som led i vurderingen af den præventive effekt er det nødvendigt også at forholde sig til, hvorledes det danske bødeniveau måler sig i forhold til de økonomiske sanktionsmuligheder i Danmarks nabolande. Det afgørende moment vurderes at være, hvorvidt de økonomiske sanktionsmuligheder i nabolandene ligger på et sådant niveau, at en potentiel forurener på vej gennem flere staters farvande, kan komme til at betragte det som en økonomisk fordel at blive straffet for at forurene i danske farvande frem for at risikere at blive straffet af en eller flere af Danmarks nabostater.

På den baggrund, er der som tidligere anført i forbindelse med lovforslagets udarbejdelse, gennemført en undersøgelse af forholdene i henholdsvis Sverige, Norge, Finland og Tyskland. Denne undersøgelse har vist, at de økonomiske sanktioner i disse lande, med undtagelse af Norge, generelt set ligger over det nuværende danske bødeniveau. Som eksempel kan nævnes:

Et skib på mellem 3.001 – 15.000 bruttotons, der ulovligt udleder 500 liter olie i havet vil, alt andet lige, i Sverige modtage en objektiv baseret afgift på 118.200 svenske kroner (94.560 danske kroner), eventuelt kombineret med en personlig bødestraf til forurenere. En tilsvarende situation ville i Danmark i dag betyde en bøde på 25.000 danske kroner til den virksomhed, der ejer/driver skibet. For en tilsvarende forurening i Tyskland vil forurenere ifalde en personlig bødestraf på op til 12 x dennes månedlige indkomst, hvilket er langt mere indgribende for forurenere, end hvis bøden pålægges virksomheden, som ejer skibet.

Der ses således at være behov for at bringe det danske bødeniveau på højde med vore nabolande som minimum, således at det for en forurener ikke vil være mere økonomisk favorabelt at foretage udledning i danske farvande frem for i vore nabolandes farvande. Det vurderes i den sammenhæng, at det bødeniveau som blev fastsat ved lovændringen i 2000, ikke længere er tilstrækkeligt til at tilgodese disse hensyn, særligt set i lyset af den tætte skibstrafik, som finder sted i de danske farvande.

En forøgelse af bødestørrelserne forudses at ville bidrage til at opnå den ønskede præventive effekt overfor de forurenende skibe, hvilket forventes over

en årrække at kunne bringe antallet af bekræftede olieobservationer ned. En eventuel senere ændring af bødestørrelsen kan dog blive aktuel, såfremt denne præventive effekt svækkes.

Udover problematikken med den nuværende lave danske bødestørrelse, indeholder de eksisterende vejledende bødesatser også en uhensigtsmæssighed, idet der gives en betydelig »rabat« på de helt store udledninger. Ud fra en forebyggelsesmæssig synsvinkel forekommer det urimeligt, at meget store udledninger bliver relativt »billigere« for forurenere end de mindre forureninger. Det foreslås at begrænse dette forhold ved nærværende lovændring.

Ved lovændringen i 2000 fastsattes vejledende bødestørrelser som illustreredes med udvalgte mængder udslip fra 0 – 10.000 liter olie. Det er forsvarrets erfaring, at de ulovlige udslip typisk ligger mellem 100 og 1000 liter, mens større udslip på f.eks. op til 10.000 liter meget sjældent forekommer, og i øvrigt oftest vil skyldes uheld/hændelser, som ikke er strafbare. På den baggrund illustreres de vejledende bødestørrelser i nærværende lovforslag med udvalgte mængder udslip fra 0 – 1.000 liter olie.

På baggrund af ovennævnte foreslås et vejledende bødeniveau, hvor der for olieudledninger op til 1000 liter sker en forhøjelse i forhold til det nuværende niveau, således at der for en udledning på op til 50 liter kan fastsættes en bøde på 25.000 kr., for udledninger på op til 500 liter kan fastsættes en bøde på 150.000 kr., og for udledninger på op til 1000 liter kan fastsættes en bøde på 250.000 kr. For udledninger over 1000 liter foreslås, at bødesatsen hæves forholdsmæssigt, således at hver liter over 1000 liter som udgangspunkt takseres efter en lineær skala svarende til den gennemsnitlige literpris for 1000 liter, med mindre der foreligger særlige omstændigheder. Herved bringes det danske vejledende bødeniveau op over de lande, vi har sammenlignet os med.

Bødestørrelsen vil som hidtil kunne justeres i op eller nedadgående retning, hvis der foreligger skærpende eller formildende omstændigheder.

De foreslåede vejledende bødeniveauer skal tillige ses i lyset af, at bøden primært pålægges de virksomheder, som ejer/driver skibene (juridiske personer), frem for den eller de pågældende personer, som er ansvarlig for forureningen fra skibet. De vejledende bødeniveauer vurderes derfor også at må have en vis størrelse for dermed at have den ønskede præventive effekt på disse virksomheder, og derigennem kunne påvirke disses handlemønstre.

Ønsket om indførelse af et bødeniveau i danske farvande, som virker afskrækkende over for eventuelle

forurenere, skal også ses i lyset af, at de danske farvande er af en sådan karakter, at De Forenede Nationers Søfartsorganisation (IMO) har udpeget dem til »særlige havområder« (PSA). Der er således tale om havområder, der behøver en særlig beskyttelse, fordi områderne enten har økologisk, socioøkonomisk eller videnskabelig betydning. Det er af samme årsag, at selv en lille udledning i disse områder betragtes som en alvorlig udledning. Hertil kommer, at såvel Vadehavet som Østersøen, undtagen den russiske del af IMO, er udpeget som særlige følsomme havområder (PSSA).

2.4. Ændringer af straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet

2.4.1. Gældende ret

Efter straffelovens § 196 straffes med fængsel indtil 4 år den, der under skærpende omstændigheder i strid med miljølovgivningen 1) forurener luft, vand, jord eller undergrund med den følge, at der sker betydelig skade eller fremkaldes nærliggende fare derfor, eller 2) opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer med den følge, at der sker betydelig skade på miljøet eller fremkaldes nærliggende fare derfor.

Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 412 af 10. juni 1997. Der henvises herom til Folketingstidende 1996 – 97, tillæg A, side 3339, 3334, tillæg B, side 854, tillæg C, side 470 og Folketingets forhandlinger, side 3808, 7202 og 7556.

Strafansvar efter straffelovens § 196 forudsætter, at handlingen eller undladelsen er »i strid med miljølovgivningen«, dvs. udgør en overtrædelse af særlovgivningen. Straffelovens § 196 er således en overbygning på de gældende straffebestemmelser i miljølovgivningen og anvendes over for særligt grove overtrædelser af disse bestemmelser.

Ved »miljølovgivningen« i straffelovens § 196 forstås love om beskyttelse af det ydre miljø mod forurening. Begrebet omfatter således f.eks. miljøbeskyttelsesloven, lov om kemiske stoffer og produkter, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om miljø og genetikologi samt lov om forurenede jord. Begrebet »miljølovgivningen« omfatter også bekendtgørelser udstedt i medfør af de nævnte love.

Kravet om »skærpende omstændigheder« i straffelovens § 196 indebærer, at der skal være tale om miljøkriminalitet af en særlig grov beskaffenhed. Spørgsmålet om, hvorvidt en overtrædelse er af en sådan beskaffenhed, beror på en samlet vurdering, hvori indgår en række faktorer.

Ved vurderingen tages udgangspunkt i, om der er tale om miljøkriminalitet, der går væsentligt ud over, hvad der kan henregnes til en normal og sædvanlig drift af en ellers lovlig virksomhed. Bestemmelsen vil således f.eks. kunne anvendes i tilfælde, hvor der sker betydelig ulovlig dumpning eller deponering af forurenende affald eller omfattende udledning af farlige kemikalier. I vurderingen indgår også omfanget af overtrædelsen, herunder om der er tale om et enkeltstående forhold, eller om en mere systematisk eller vedvarende adfærd, der er udtryk for en bevidst tilsidesættelse af væsentlige miljöhensyn. Der kan i den forbindelse bl.a. lægges vægt på, om overtrædelsen er sket på baggrund af en forudgående planlægning. Endvidere kan der lægges vægt på, om den tiltalte har skjult eller forsøgt at skjule forureningen og derved forøget skaden eller faren, idet oprydning- eller afværgeforanstaltninger ikke er blevet iværksat eller først er blevet iværksat på et meget sent tidspunkt.

Endvidere vil det indgå, om der ved den kriminelle handling eller undladelse er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel (fortjeneste eller besparelse). Sådanne omstændigheder vil tale med betydelig vægt for anvendelse af bestemmelsen. Dette gælder navnlig i tilfælde, hvor opnåelse af en økonomisk fordel gennem overtrædelse af miljølovgivningen er et væsentligt element i virksomhedsudøvelsen. Bestemmelsen forudsættes således bl.a. at omfatte tilfælde, hvor der direkte spekuleres i at begå miljøkriminalitet f.eks. ved, at der drives erhvervsvirksomhed med ulovlig bortskaffelse af affald.

Derimod vil bestemmelsen kun undtagelsesvis kunne anvendes, hvor en virksomhed f.eks. har tilladelse til udledning af spildevand, men overskrider grænseværdierne for indholdet af miljøskadelige stoffer. Bestemmelsen vil dog efter omstændighederne kunne omfatte f.eks. udledning af betydelige mængder farlige kemikalier i havet eller vandløb m.v.

Ud over de nævnte skærpende omstændigheder er det tillige en betingelse for anvendelse af straffelovens § 196, at der er sket betydelig skade på miljøet eller fremkaldt nærliggende fare herfor. Såfremt denne betingelse ikke er opfyldt, kan der alene straffes for overtrædelse af særlovgivningen.

Om bestemmelsens nærmere anvendelsesområde henvises navnlig til bemærkningerne til lovforslag nr. 151 af 29. januar 1997, hvorved straffelovens § 196 fik sin nuværende ordlyd, jf. Folketingstidende, tillæg A, side 3334.

Den centrale danske særlov vedrørende havmiljøet er lov om beskyttelse af havmiljøet (jf. lov nr. 476 af 30. juni 1993 som senest ændret ved lov nr. 1373 af

F. t. l. vedr. beskyttelse af havmiljøet m.v.

20. december 2004, »havmiljøloven«). I medfør af havmiljøloven er udstedt bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassifikation og kategorisering, samt udtømmning af flydende stoffer, der transporteres i bulk (udtømningsbekendtgørelsen) samt bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømmning af olie fra skibe.

Der findes endvidere en række andre miljøregler, navnlig i miljøbeskyttelsesloven (jf. lovbekendtgørelse nr. 753 af 25. august 2001, som senest ændret ved lov nr. 314 af 5. maj 2004) og lov om kemiske stoffer og produkter (jf. lovbekendtgørelse nr. 21 af 16. januar 1996, som senest ændret ved lov nr. 315 af 5. maj 2004), der ikke er særligt rettet mod havmiljøforurening, men som efter omstændighederne også vil kunne finde anvendelse ved forurening af havet.

2.4.2. EU-rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe

Blandt andet på baggrund af olietankskibet Prestiges forlis i november 2002 med den deraf følgende omfattende forurening af den spanske kyst, og som led i EU's indsats mod grænseoverskridende kriminalitet, vedtog Rådet for Den Europæiske Union den 12. juli 2005 rammeafgørelse nr. 2005/667/RIA om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Kommissionen har den 23. november 2005 besluttet at anlægge søgsmål for EF-domstolen med henblik på annullation af rammeafgørelsen. Sagen skal ses i forlængelse af EF-domstolens afgørelse i sag C-176/03 af 13. september 2005, Kommissionen mod Rådet. Uanset om denne sag måtte munde ud i annullation af rammeafgørelsen, finder Miljøministeriet, at den skærpelse af strafferammen, der er forudsat i rammeafgørelsen, bør gennemføres i dansk ret.

Rådet vedtog samtidig direktiv nr. 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser. Rammeafgørelsen og direktivet supplerer hinanden.

Målet med direktivet om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser er at fastlægge en præcis definition af, hvornår der foreligger forurening af havmiljøet og samtidig sikre, at medlemsstaterne foretager den nødvendige efterforskning af havforurening, således at lovovertræderen kan identificeres og retsforfølges.

Målet med rammeafgørelsen er at sikre, at forurening af havmiljøet, som defineret i direktivet, udgør en strafbar handling i alle EU's medlemslande, og at

fastlægge en nedre grænse for strafferammernes maksimum.

I sammenhæng hermed sikres det ved rammeafgørelsen, at der i alle EU-lande kan straffes for medvirken, og at også juridiske personer kan straffes. Rammeafgørelsen indeholder desuden bestemmelser om straffemyndighed (jurisdiktion).

Der skal endvidere efter rammeafgørelsen etableres et varslingssystem mellem EU's medlemslande med henblik på hurtige informationer om eventuel havforurening, sådan at afværgeforanstaltninger bl.a. vedrørende spredning kan iværksættes tidligst muligt. For at sikre, at lovovertræderen retsforfølges, forpligtes medlemslandene endvidere til at give oplysning om forurening til det eller de lande, der har straffemyndighed.

Rammeafgørelser er bindende for medlemsstaterne med hensyn til det tilsigtede mål, men overlader det til de nationale myndigheder at bestemme form og midler for gennemførelsen, herunder lovgivningsmæssige initiativer, såfremt dette er nødvendigt. Rammeafgørelser indebærer således ikke umiddelbar anvendelighed.

Det bemærkes, at Danmark medvirkede ved Rådets vedtagelse af rammeafgørelsen på grundlag af folketingsbeslutning nr. B 83 af 14. juni 2005 om udkast til rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, hvorved Folketinget forudgående havde givet samtykke efter grundlovens § 19, stk. 1, til Danmarks medvirken ved vedtagelsen.

Folketingets forudgående samtykke var nødvendigt, da rammeafgørelsen som anført nedenfor under pkt. 2.4.3. indeholder bestemmelser, der nødvendigvis ændringer af de gældende regler på området.

Rammeafgørelsen indeholder følgende bestemmelser:

Ud over de enkelte artikler indeholder præamblen til rammeafgørelsen en række betragtninger, som vil kunne have betydning for fortolkningen og anvendelsen af rammeafgørelsen. Præambelen indeholder ingen retligt forpligtende elementer.

Efter artikel 1 finder definitionerne i direktivet om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser anvendelse for rammeafgørelsen. Definitionerne omtales i det følgende i det omfang, de anvendes i rammeafgørelsens øvrige bestemmelser.

Artikel 2 i rammeafgørelsen forpligter medlemsstaterne til at sikre, at overtrædelser som omhandlet i artikel 4 og 5 i direktivet om forurening fra skibe og om

indførelse af sanktioner for overtrædelser betragtes som en strafbar handling.

Direktivets artikel 4 omfatter udtømmning af forurenende stoffer på en medlemsstats søterritorium (de indre farvande og det ydre territorialfarvand indtil 12 sømil fra kystlinjen), i en medlemsstats eksklusive økonomiske zone (200 sømil fra kystlinjen), i stræder benyttet til international sejlads i form af transitpassage under den pågældende medlemsstats jurisdiktion og på det åbne hav, hvis handlingen begås forsætligt, (hensynsløst) eller groft uagtsomt. Ved forurenende stoffer forstås olie (jf. bilag I til MARPOL konventionen 73/78) og skadelige flydende stoffer i bulk (jf. bilag II til MARPOL konventionen 73/78), jf. direktivets artikel 2, nr. 2.

Herfra gælder dog en række undtagelser som nærmere defineret i direktivets artikel 5, der henviser til undtagelsesreglerne i MARPOL konventionen. Undtagelserne er detaljeret reguleret og vedrører navnlig situationer, hvor udtømmningen er et led i en redningsaktion eller følge af en søulykke, eller hvor udtømmning sker uden for de særlige havområder (Middelhavsområdet, Østersøområdet, Sortehavsområdet, Rødehavsområdet, Golfområdet, Adenbugten, det Antarktiske område og de Nord-Vest-Europæiske havområder, som defineret i MARPOL konventionen).

Rammeafgørelsens artikel 2, stk. 2, indebærer endvidere, at medlemsstaterne for så vidt angår strafansvar i videre omfang end efter direktivet kan undtage besætningsmedlemmer for ansvar i forbindelse med søulykker.

Artikel 3 forpligter medlemsstaterne til at sikre, at også medvirken til overtrædelser som nævnt i artikel 2 kan straffes.

Artikel 4, stk. 1, forpligter medlemsstaterne til at sikre, at de overtrædelser, som er defineret i rammeafgørelsens artikel 2 og 3 skal kunne medføre effektive, proportionale og afskrækkende straffe. I alvorlige sager skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 1 til 3 års fængsel, dvs. en frihedsstraf, der kan danne grundlag for udlevering efter reglerne om den europæiske arrestordre.

Artikel 4, stk. 1a, giver medlemsstaterne mulighed for at anvende andre former for sanktioner end nævnt i artikel 4, stk. 1, i mindre sager, hvor overtrædelserne ikke har medført større skade på vandkvaliteten.

Efter artikel 4, stk. 2, har medlemsstaterne endvidere mulighed for at supplere de strafferetlige sanktioner nævnt i artikel 4, stk. 1, med andre former for sanktioner, navnlig bøder eller for en fysisk persons vedkommende forbud mod at udøve virksomhed, der forudsætter officiel autorisation eller godkendelse, eller

forbud mod at stifte, administrere eller lede et selskab eller en fond, såfremt de forhold, der har ført til den pågældendes domfældelse, viser en tydelig risiko for recidiv med ligeartet kriminalitet.

Efter artikel 4, stk. 3, skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 5 til 10 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personskade eller død.

Efter artikel 4, stk. 4, skal medlemsstaterne herudover have en strafferamme på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2

- a) har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten eller på dyre- eller plantearter eller dele af disse, eller
- b) er begået inden for rammerne af en kriminel organisation.

Efter artikel 4, stk. 5, skal medlemsstaterne have en strafferamme på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis groft uagtsomme overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personskade eller død.

Efter artikel 4, stk. 6, skal medlemsstaterne herudover have en strafferamme på mindst 1 til 3 års fængsel, hvis groft uagtsomme overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten eller på dyre- eller plantearter eller dele af disse.

Artikel 5, stk. 1, indeholder nærmere regler for juridiske personers strafansvar. Bestemmelsen forpligter medlemsstaterne til at sikre, at juridiske personer kan gøres ansvarlige med hensyn til de handlinger, der er beskrevet i rammeafgørelsens artikel 2 og 3. Pligten gælder kun, i det omfang handlingerne er begået for at skaffe den juridiske person vinding og er begået af en person, der handler enten individuelt eller som medlem af et organ under den juridiske person, og som har en ledende stilling inden for den juridiske person, baseret på beføjelser til at repræsentere den juridiske person, til at træffe beslutninger på den juridiske persons vegne, eller til at udøve intern kontrol.

Endvidere forpligtes medlemsstaterne efter artikel 5, stk. 2, til at sikre, at juridiske personer også kan straffes i tilfælde, hvor utilstrækkelig kontrol eller tilsyn fra den juridiske persons side har gjort det muligt for en person, der er underlagt den juridiske persons myndighed, at begå overtrædelser som nævnt i artikel 2 med henblik på at skaffe den juridiske person vinding.

Artikel 5, stk. 3, fastslår, at juridiske personers ansvar efter bestemmelsens stk. 1 og 2 ikke udelukker strafferetlig forfølgning af fysiske personer, der begår eller medvirker til de i artikel 2 og 3 nævnte overtrædelser.

Ifølge artikel 6, stk. 1, er medlemsstaterne forpligtede til at sikre, at der over for juridiske personer, der findes ansvarlige i medfør af artikel 5, stk. 1, kan iværksættes sanktioner, der er effektive, proportionale og har afskrækkende virkning. Sanktionerne skal, i det mindste, hvor der er tale om overtrædelser som nævnt i artikel 2, omfatte bøder med et maksimum på mindst 150.000 € (ca. 1.125.000 kr.) til 300.000 € (ca. 2.250.000 kr.). I de mest graverende tilfælde, herunder de forsætlige overtrædelser, der er nævnt i artikel 4, stk. 3 og 4, skal bøderammen være på mindst 750.000 € (ca. 5.625.000 kr.) til 1.500.000 € (ca. 11.250.000 kr.), jf. artikel 6, stk. 1, litra i).

Rammeafgørelsens artikel 6, stk. 1, litra ii) åbner mulighed for, at sanktionerne i alle tilfælde kan omfatte andet end bøder, f.eks.:

- a) udelukkelse fra offentlige ydelser eller tilskud,
- b) midlertidigt eller varigt forbud mod at udøve kommerciel virksomhed,
- c) anbringelse under retsligt tilsyn,
- d) likvidation efter retskendelse,
- e) pligt til at træffe bestemte foranstaltninger for at undgå følgevirkningerne af den strafbare handling, der medførte ansvar for den juridiske person.

I artikel 6, stk. 1 a, er der taget højde for, at ikke alle medlemsstater deltager i EMUen, således at bøderammerne i stk. 1, for de medlemsstater, der ikke anvender euroen, fastlægges efter en nærmere angiven vekselskurs.

Endvidere fremgår det af artikel 6, stk. 2, at en medlemsstat kan gennemføre bestemmelserne i stk. 1 om bøderammer ved at anvende en alternativ ordning, hvor bøden står i et rimeligt forhold til den juridiske persons omsætning, den finansielle fordel, som opnås eller forventes opnået ved den strafbare handling, eller enhver anden værdi, som angiver den juridiske persons finansielle situation. Det er dog en forudsætning for at anvende den alternative ordning i stk. 2, at ordningen gør det muligt at idømme bøder, som mindst svarer til de bøderammer, der er fastsat i stk. 1.

Efter artikel 6, stk. 3, skal de medlemsstater, der vil gennemføre rammeafgørelsen ved at anvende ordningen i stk. 2, indgive meddelelse herom til Rådets Generalsekretariat og til Kommissionen.

Ifølge artikel 6, stk. 4, er medlemsstaterne forpligtede til at sikre, at der ligeledes over for juridiske per-

soner, der findes ansvarlige i medfør af artikel 5, stk. 2, kan iværksættes sanktioner, der er effektive, proportionale og har afskrækkende virkning.

Artikel 7 indeholder en bestemmelse om straffemyndighed (jurisdiktion). Efter bestemmelsens stk. 1-3 forpligtes hvert medlemsland til at have straffemyndighed i det omfang folkeretten tillader det, når handlingen er begået helt eller delvist inden for det pågældende medlemslands territorium (indtil 12 sømil fra kystlinjen) eller inden for den såkaldte eksklusive økonomiske zone (indtil 200 sømil fra kystlinjen) eller i en tilsvarende zone, der er oprettet i henhold til folkeretten. Herudover forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, når lovovertrædelsen er begået på skibe, der fører det pågældende medlemslands flag. Endvidere forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, når lovovertrædelsen er begået uden for medlemsstatens territorium, men har medført skader eller sandsynligvis vil medføre skader på det pågældende medlemslands territorium eller dens eksklusive økonomiske zone, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat. Endelig forpligtes medlemslandene til at have straffemyndighed, hvis lovovertrædelsen er begået på det åbne hav, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat, dvs. staten er såkaldt havnestat.

Medlemslandene kan herudover vælge at have straffemyndighed, hvis lovovertrædelsen er begået til fordel for en juridisk person, der har hjemsted på det pågældende medlemslands territorium, eller hvis lovovertrædelsen er begået af en person, der er statsborger i det pågældende medlemsland, hvis lovovertrædelsen er strafbar, dér hvor den er begået, eller hvis det sted, hvor den er begået, ikke er omfattet af nogen stedlig jurisdiktion.

Artikel 7 indeholder i stk. 4-5 regler om samarbejde i tilfælde, hvor mere end én medlemsstat har straffemyndighed. I disse tilfælde opregnes der en række tilknytningsmomenter, der bør tages i betragtning.

Artikel 8 indeholder en bestemmelse om medlemsstaternes pligt til at underrette henholdsvis andre medlemsstater, der risikerer at blive ramt af en forureningsskade, den eller de medlemsstater, der har straffemyndighed, og Kommissionen. Ifølge artikel 9 skal medlemsstaterne udpege kontaktpunkter navnlig til udveksling af oplysninger i henhold til artikel 8, og via Kommissionen skal de øvrige medlemsstater underrettes om disse kontaktpunkter.

Artikel 10 definerer det territoriale anvendelsesområde for rammeafgørelsen, så det svarer til direktivets anvendelsesområde. Efter direktivets artikel 3, stk. 1,

er anvendelsesområdet medlemsstaternes indre og ydre territorialfarvande, stræder benyttet i international sejlads, de eksklusive økonomiske zoner og det åbne hav.

Artikel 11 vedrører gennemførelse af rammeafgørelsen. Medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at efterkomme rammeafgørelsen senest den 12. januar 2007. I lighed med andre rammeafgørelser skal medlemslandene efter stk. 2 foretage en afrapportering over for Rådets Generalsekretariat og Kommissionen om, hvorledes de forpligtelser, der følger af rammeafgørelsen, er gennemført i national ret. Kommissionen udarbejder herefter en skriftlig rapport og på baggrund af denne vurderer Rådet, om medlemsstaterne har truffet de nødvendige foranstaltninger.

Endvidere fremgår det af stk. 3, at Kommissionen senest 5 år efter, at rammeafgørelsen skal være gennemført i national ret, på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne forelægger en rapport for Rådet om den konkrete anvendelse af de nationale bestemmelser, der gennemfører bødereglerne i artikel 6, stk. 1 og 2. Samtidig fremsætter Kommissionen de forslag, som den finder hensigtsmæssige, hvilket kan omfatte forslag om, at medlemsstaterne, for så vidt angår overtrædelser begået på deres søterritorium eller i deres eksklusive økonomiske zone, ikke skal anse et fartøj, der fører en anden medlemsstats flag, for at være et fremmed fartøj som omhandlet i De Forenede Nationers Havretskonvention artikel 230. Artikel 230 indeholder bestemmelser om begrænset anvendelse af andet end bødestraf i forhold til fremmede skibe.

Artikel 12 vedrører ikrafttrædelse af rammeafgørelsen. Rammeafgørelsen trådte i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Rammeafgørelsen ledsages af tre rådserklæringer. For det første opfordres Kommissionen til at undersøge, om der er mulighed for at iværksætte et initiativ inden for IMO's rammer med henblik på en revision af MARPOL konventionen 73/78 navnlig på grundlag af den nyeste EF- og EU- lovgivning om forurening fra skibe.

For det andet fastslås det, at rammeafgørelsens artikel 2 fastlægger det strafbare område ved at henvise til bestemmelserne i direktivets artikel 4 og 5.

For det tredje forpligtes Kommissionen til i forbindelse med udarbejdelse af rapporten efter rammeafgørelsens artikel 11, stk. 3, at foretage en vurdering af de økonomiske konsekvenser og de konsekvenser for bekæmpelsen af forurening til søs, som Kommissionens eventuelle forslag indebærer.

2.4.3. Lovgivningsmæssige konsekvenser af rammeafgørelsen

2.4.3.1. De handlinger, som efter *rammeafgørelsens artikel 2*, jf. direktivforslagets artikel 4 og 5, skal betragtes som overtrædelser, er ulovlige efter dansk miljølovgivning – dvs. havmiljøloven, bekendtgørelsen om udtømning af olie fra skibe samt udtømningsbekendtgørelsen. Overtrædelse af bestemmelserne i havmiljølovens § 11, stk. 1 og 2, samt bekendtgørelsen om udtømning af olie §§ 2-5 er strafbelagt, jf. henholdsvis havmiljølovens § 59 og bekendtgørelsens § 7. Tilsvarende gælder overtrædelse af bestemmelserne i havmiljølovens § 13 og de relevante bestemmelser i udtømningsbekendtgørelsen, jf. henholdsvis havmiljølovens § 59 og udtømningsbekendtgørelsens § 18. De pågældende danske regler må anses for at opfylde kravene for det strafbare område som fastsat i rammeafgørelsens artikel 2.

2.4.3.2. *Rammeafgørelsens artikel 3* om straf for medvirken er opfyldt ved straffelovens § 23, der indeholder hjemmel til at straffe for medvirken både til overtrædelse af straffeloven og særlovgivningen, i dette tilfælde havmiljøloven.

2.4.3.3. For så vidt angår mindstekravene til strafferrammernes maksimum i *rammeafgørelsens artikel 4* bemærkes, at overtrædelser af havmiljøloven straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Straffen kan i henhold til havmiljølovens § 59, stk. 3, stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie, indeholder også hjemmel til bødestraf og fængselsstraf op til 2 år.

Strafbestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens § 110 og lov om kemiske stoffer og produkters § 59 er sammenlignelige med havmiljølovens § 59, og hjemler således almindeligvis bødestraf og i alvorligere tilfælde fængsel indtil 2 år.

Særligt alvorlige tilfælde straffes efter straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet med fængsel indtil 4 år.

De gældende danske strafferammer i havmiljøloven og straffelovens § 196 opfylder rammeafgørelsens artikel 4 med følgende to undtagelser:

Efter *rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3*, skal medlemsstaterne have en strafferamme med et maksimum

på mindst mellem 5 og 10 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse samt alvorlig personska- de eller død.

Gerningsbeskrivelsen i artikel 4, stk. 3, må antages at være dækket af både havmiljøloven og af straffelovens § 196, jf. havmiljøloven. Det er dog ikke efter havmiljølovens § 59, stk. 2, hverken et krav, at der er voldt skade, at denne er betydelig og omfattende, eller at den ulovlige udtømning har haft alvorlig personska- de eller død til følge. Havmiljølovens § 59, stk. 2, er anvendelig, allerede hvis den ulovlige udtømning har voldt skade på miljø, eller der har været fare herfor. Det er endvidere efter havmiljølovens § 59, stk. 2, tilstrækkeligt, at der er handlet groft uagtsomt.

Det er endvidere ikke efter straffelovens § 196 no- get krav, at den ulovlige udtømning har haft alvorlig personska- de eller dødsfald til følge. Straffelovens § 196 er således anvendelig, allerede hvis den ulovli- ge udtømning har haft til følge, at miljøet er blevet be- tydeligt skadet, eller der har været nærliggende fare herfor.

For så vidt angår strafferammekravene i rammeaf- gørelsens artikel 4 bemærkes, at overtrædelser af hav- miljøloven straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning. Straffen kan i henhold til havmiljølovens § 59, stk. 3, stige til fængsel indtil 2 år, hvis overtrædelser er begået for- sætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelser er 1) voldt skade på miljøet eller frem- kaldt fare herfor, eller 2) opnået eller tilsigtet en øko- nomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stof- fer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie, indeholder også hjemmel til bødestraf og fængsels- straf op til 2 år.

Strafbestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens § 110 og lov om kemiske stoffer og produkters § 59 svarer til havmiljølovens § 59, og hjemler således som udgangspunkt bødestraf og i alvorligere tilfælde fængsel indtil 2 år.

Særligt alvorlige tilfælde straffes efter straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet med fængsel indtil 4 år.

Hverken havmiljølovens § 59, bekendtgørelserne om henholdsvis klassifikation og kategorisering, samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk, og om udtømning af olie, de øvrige relevante miljølove eller straffelovens § 196 indeholder således

en strafferamme på mindst 5 års fængsel som krævet efter rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3.

I de tilfælde, hvor der sker alvorlig skade på en per- son, vil der efter omstændighederne ikke alene være tale om en overtrædelse af straffelovens § 196, jf. de danske havmiljøregler, men eventuelt også en over- trædelse af visse bestemmelser om forbrydelser mod liv og legeme, som der i givet fald vil kunne straffes i sammenstød med, herunder navnlig straffelovens § 237 (forsætligt manddrab), der har en strafferamme på fængsel fra 5 år til livstid, § 241 (uagtsomt mand- drab), der straffes med fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpente omstændigheder med fæng- sel indtil 8 år, § 245 (grov vold), der har en strafferam- me på 6 år, § 246 (særlig grov vold), der har en straf- feramme på 10 år eller § 249 (uagtsom betydelig le- gemsbeskadigelse), der straffes med fængsel indtil 4 måneder eller under særligt skærpente omstændighe- der med fængsel indtil 8 år.

Spørgsmålet om, hvorvidt overtrædelser vil være dækket af en strafferamme på 5-10 år, vil således af- hænge af en konkret vurdering i det enkelte tilfælde af samtlige af sagens omstændigheder. Som anført oven- for, vil der derfor kunne forekomme situationer, hvor kravet om en strafferamme på mindst 5-10 års fængsel ikke er opfyldt i dansk ret.

For at opfylde rammeafgørelsens artikel 4, stk. 3, vil det på den baggrund være nødvendigt at forhøje strafferammen i straffelovens § 196 til fængsel indtil 6 år. Der henvises til lovforslaget § 2, nr. 1.

Efter *rammeafgørelsens artikel 4, stk. 4, litra b*, skal medlemsstaterne endvidere have en strafferamme med et maksimum på mindst 2 til 5 års fængsel, hvis forsætlige overtrædelser af artikel 2 er begået inden for rammerne af en kriminel organisation som define- ret i fælles aktion 98/733/RIA af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel orga- nisation i Den Europæiske Unions medlemsstater, uanset det strafniveau, der er omhandlet deri.

Efter gældende ret er der ikke mulighed for at ud- måle en straf på mindst 2 til 5 års fængsel alene af den grund, at handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation. For at opfylde artikel 4, stk. 4, litra b, vil det være nødvendigt med en lovæn- dring, således at det forhold, at handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation, i sig selv giver mulighed for at udmåle en straf på mindst 2 til 5 års fængsel.

På den baggrund foreslås det, at overbygningsbe- stemmelsen i straffelovens § 196 kan finde anvendelse, når der er tale om overtrædelse af mere systematisk eller organiseret karakter, uanset at der ikke er sket be-

tydelig skade på miljøet eller nærliggende fare herfor, jf. lovforslagets § 2, nr. 2.

2.4.3.4. Rammeafgørelsens artikel 5 om juridiske personers ansvar er opfyldt ved havmiljølovens § 62 og straffelovens § 306, der indeholder hjemmel til, at juridiske personer kan straffes i overensstemmelse med reglerne i straffelovens kapitel 5 om strafansvar for juridiske personer.

Rammeafgørelsens artikel 6, stk. 1, litra i), hvorefter maksimum for bøder idømt juridiske personer ikke må ligge under en vis grænse, er ligeledes opfyldt i dansk ret, idet der ikke i dansk ret er fastsat maksima for bødernes størrelse. Bestemmelsen i rammeafgørelsens artikel 6, nr. 1, litra ii), om andre sanktioner end bøder er valgfri og kræver derfor ikke lovændringer.

Bestemmelserne i rammeafgørelsens artikel 6, stk. 2 og 3, vedrørende minimum for bødemaksimum ved anvendelse af alternative kriterier for udmåling af bødens størrelse kræver ligeledes ikke lovændringer, idet der som nævnt ikke i Danmark er fastsat maksima for bødernes udmåling.

Bestemmelserne om straffemyndighed i rammeafgørelsens artikel 7 vurderes at være opfyldt i dansk ret ved straffelovens generelle regler om straffemyndighed sammenholdt med havmiljølovens § 2 om havmiljølovens anvendelsesområde.

Dansk ret hjemler således straffemyndighed som fastsat i rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra a og b, vedrørende handlinger begået på landets territorium og i den eksklusive økonomiske zone, dvs. fra søterritoriets ydre grænse til 200 sømil målt fra de såkaldte basislinjer, jf. straffelovens § 6, nr. 1, § 3 i lov nr. 411 af 22. maj 1996 om eksklusive økonomiske zoner og havmiljølovens § 2, nr. 1, for så vidt angår danske skibe og nr. 1 og 4 for så vidt angår udenlandske skibe.

Handlinger begået på skibe, der sejler under dansk flag, jf. rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra c, hører under dansk straffemyndighed efter straffelovens § 6, nr. 2 og 3, hvis det danske skib befinder sig uden for nogen stats folkeretligt anerkendte område eller for så vidt det danske skib befinder sig på fremmed folkeretligt anerkendt område, hvis handlingen er begået af personer, der hører til fartøjet eller som rejsende følger med dette, jf. havmiljølovens § 2, nr. 1.

Under dansk straffemyndighed hører endvidere efter straffelovens § 7, nr. 2, handlinger begået af danske statsborgere foretaget på fremmed folkeretligt anerkendt område, hvis handlingen er strafbar også efter den dér gældende lovgivning, jf. havmiljøloven § 2, nr. 1, vedrørende handlinger begået på danske skibe, og nr. 4 vedrørende handlinger begået på udenlandske

skibe, jf. rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra d, l. led.

Handlinger begået af danske statsborgere uden for folkeretligt anerkendt statsområde, jf. rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra d, 2. led, hører under dansk straffemyndighed, hvis handlinger af den pågældende art kan medføre højere straf end fængsel i 4 måneder, jf. straffelovens § 7, nr. 1, og havmiljølovens § 2, nr. 1 og 5. Efter havmiljølovens § 59, stk. 1, er straffen for overtrædelse af havmiljøloven bøde, og kun under skærpende omstændigheder kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år. Dette gælder, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller 2) opnået eller tilsiget en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser. Strafferammen i straffelovens § 196 er fængsel i indtil 4 år. Danmark opfylder således ikke rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra d, 2. led, for så vidt angår overtrædelser af havmiljølovens § 59, stk. 1. Imidlertid er bestemmelsen efter rammeafgørelsens artikel 7, stk. 2, litra a, valgfri, og Danmark agter derfor i overensstemmelse med rammeafgørelsens artikel 7, stk. 3, at give meddelelse til Generalsekretariatet for Rådet om, at denne bestemmelse alene finder delvis anvendelse for Danmark.

Efter dansk ret er der ikke straffemyndighed i tilfælde, hvor handlingen foretages til fordel for en juridisk person, som har sit vedtægtsmæssige hjemsted i Danmark, jf. rammeafgørelsens artikel 7, stk. 1, litra e. Bestemmelsen er efter rammeafgørelsens artikel 7, stk. 2, litra b, valgfri. Danmark agter derfor i overensstemmelse med rammeafgørelsens artikel 7, stk. 3, at give meddelelse til Generalsekretariatet for Rådet om, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse for Danmark.

Der antages tillige efter dansk ret at være straffemyndighed i tilfælde, hvor handlinger, der er begået fra et udenlandsk skib uden for Danmarks søterritorium og eksklusive økonomiske zone, har medført eller sandsynligvis vil medføre skader inden for Danmarks territorium eller Danmarks eksklusive økonomiske zone, og skibet efterfølgende frivilligt befinder sig i dansk havn eller ved en dansk off-shore terminal, jf. straffelovens § 9 og havmiljølovens § 2, nr. 4, sammenholdt med artikel 218 i FN's Havretskonvention. Disse bestemmelser opfylder kravene i rammeafgørelsens artikel 7, nr. 1, litra f.

Endelig er der efter straffelovens § 8, nr. 5, og havmiljølovens § 2, nr. 1, om danske skibe og nr. 5 om udenlandske skibe, straffemyndighed vedrørende ski-

be på åbent hav, jf. rammeafgårelsen artikel 7, nr. 1, litra g.

Rammeafgårelsens artikel 7 om straffemyndighed vurderes således ikke at kræve ændringer i dansk ret. Det bemærkes i øvrigt i den forbindelse, at det følger af straffelovens § 8, nr. 5, at under dansk straffemyndighed hører handlinger, foretagne uden for den danske stat, uden hensyn til, hvor gerningsmanden hører hjemme, når handlingen er omfattet af mellemfolkelig overenskomst, ifølge hvilken Danmark er forpligtet til at foretage retsforfølgning. Rammeafgårelsen om skærpe af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe er et eksempel på en sådan mellemfolkelig overenskomst.

For så vidt angår rammeafgårelsens artikel 8 og 9 om udveksling af oplysninger med de øvrige EU-lande vil disse ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser. Heller ikke de øvrige bestemmelser i artikel 10-12 i udkastet til rammeafgårelsen vil have lovgivningsmæssige konsekvenser, idet disse bestemmelser angår det territoriale anvendelsesområde samt gennemførelse og ikrafttræden af rammeafgårelsen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget tydeliggør allerede gældende ret. Derudover foreslås en række ændringer som hovedsagelig er en nødvendig opdatering af loven. Enkelte bestemmelser er nødvendige som følge af korrekt implementering af direktiver og rammeafgårelsen. Miljøministeriet og Justitsministeriet vurderer, at der ikke er nogen væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Forsvarsministeriet vurderer, i det omfang lovændringerne ikke medfører et forøget aktivitetsniveau, at der ikke er nogen væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget berører primært myndigheder, men kan dog også berøre virksomheder, herunder havne og privatpersoner. Med hensyn til forslaget til den nye § 48 a om klassifikationselskaber kan oplyses, at udmøntningen af bestemmelsen vil have mindre økonomiske konsekvenser for rederi-erhvervet, idet rederne – i lighed med, hvad der gælder på andre områder både i Danmark og internationalt vedrørende syn og certificering af skibe – skal betale klassifikationselskabet for ydelsen.

Forslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget berører primært myndigheder, men kan dog også berøre virksomheder, herunder havne og privatpersoner.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser.

Det er dog forventningen, at beføjelsen til at pålægge administrative bøder for manglende indberetning af grundstødninger, skærpelsen af de strafferetlige sanktioner samt forslaget om at hæve bødeniveauet væsentligt for overtrædelse af reglerne om udtømmning af olie, vil få en positiv miljømæssig effekt, idet lovforslaget samlet set vil bidrage til en styrkelse af håndhævelsen på området.

7. Forholdet til EU-retten

§ 1 nr. 6 skaber hjemmel til implementering af artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF.

§ 1, nr. 2-4, skaber hjemmel til implementering af artikel 6, stk. 3 og 4, i Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), (EF-Tidende 1992 nr. L 206, side 7). Kommissionen har den 23. november 2005 besluttet at anlægge søgsmål for EF-domstolen med henblik på annullation af rammeafgårelsen. Sagen skal ses i forlængelse af EF-domstolens afgørelse i sag C-176/03 af 13. september 2005, *Kommissionen mod Rådet*. Uanset om denne sag måtte munde ud i annullation af rammeafgårelsen, finder Miljøministeriet, at den skærpe af strafferammen, der er forudsat i rammeafgårelsen, bør gennemføres i dansk ret.

§ 2 skaber hjemmel til opfyldelse af artikel 4, stk. 3, og artikel 4, stk. 4, litra b, i Rådets rammeafgårelse nr. 2005/667/RIA af 12. juli 2005 om skærpe af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe.

Hjemlen til at opfylde rammeafgørelsens øvrige artikler findes enten i straffeloven eller i havmiljøloven.

8. Hørte myndigheder og organisationer

3F Fagligt Fælles Forbund, Advokatrådet, Amtsrådsforeningen i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Centralorganisationen af Industriansatte i Danmark, Danish Cable Protection Committee, Danmarks Fiskeriundersøgelser, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Amatørfiskerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Byggeri – Ral- og Sandsugersektionen, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejlunion, Dansk Transport og Logistik, Danske Havne, Danske Maritime, Energistyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Farvandsvæsenet, Finansministeriet, Forbrugerrådet, Foreningen af Danske Privathavne, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID), Foreningen af politimestre i Danmark, Forsvarskommandoen, Forsvarsministeriet, Frederiksberg kommune, Fri-luftsrådet, Færøernes Landsstyre, Greenpeace Dan-

mark, Grønlands Hjemmestyre, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Ingeniørforeningen i Danmark, Kommunernes Landsforening, Kulturministeriet, Kystdirektoratet, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Landsplanafdelingen, Maskinmestrenes Forening, Metal Søfart, Miljøklagenævnet, Ministeriet for Familie og Forbrugeranliggender, Ministeriet for flygtninge, Indvandrere og Integration, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Mærsk Olie og Gas A/S, Nationalmuseet, NSOC Danmark, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Rederiet A.P. Møller, Rederiforeningerne (samtlige foreninger), Rigsadvokaten, Rigsombudet på Færøerne, Rigsombudsmanden i Grønland, Rigspolitichefen, Rådet for Større Badesikkerhed, Skatteministeriet, Skov- og Naturstyrelsen, Statsministeriet, Sundhedsstyrelsen, Søfartens ledere – Dansk Navigatorforening, Søfartsstyrelsen, Told- og Skattestyrelsen, Transport- og Energiministeriet, Udenrigsministeriet, Undervisnings- og kirkeministeriet, Verdensnaturfonden, Økonomi- og Erhvervsministeriet.

9. Vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat og kommuner	Ingen	Forsvarsministeriet vurderer, at i det omfang lovændringerne ikke medfører et forøget aktivitetsniveau, vil lovforslaget ikke medføre væsentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.
Administrative konsekvenser for stat og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen væsentlige	Udmøntningen af den foreslåede § 48 a vil medføre mindre økonomiske konsekvenser for rederi-erhvervet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen væsentlige	Ingen væsentlige
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser. Det er dog forventningen at beføjelsen til at pålægge administrative bøder for manglende indberetning af grundstødnings, skærpelsen af de strafferetlige sanktioner samt forslaget om at hæve bødeniveauet væsentligt for overtrædelse af reglerne om udtømning af olie, vil få en positiv miljømæssig effekt, idet lovforslaget samlet set vil bidrage til en styrkelse af håndhævelsen på området.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skaber hjemmel til implementering af: Artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002. Artikel 6 i Rådets direktiv 92/43/EF af 21. maj 1992. Artikel 4, stk. 3 og stk. 4, litra b, i Rådets rammeafgørelse af 12. juli 2005, EU-rammeafgørelse nr. 2005/667/RIA.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Bestemmelsen svarer til den gældende § 5 med den ændring, at søterritoriet, herunder også ydre og indre territorielt farvand, nu defineres i havmiljøloven. Forslaget svarer til den afgrænsning, som er fastsat i lov nr. 200 af 7. april 1999 om afgrænsning af søterritoriet. Søterritoriet er i Danmark på 12 sømil (ca. 22 km.

– en sømil svarer til 1,852 m.) målt fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. § 1 i lov om afgrænsning af søterritoriet. Havretskonventionens definition af »søterritoriet« er ikke overensstemmende med den danske definition af »søterritoriet«, idet den danske definition rummer såvel ydre som indre territorielt farvand, hvorimod Havretskonventionens definition af »søterritoriet« kun svarer til »ydre territorielt farvand« i dansk ret. Implementeringen af Havretskonventionens artikel 220 i havmiljøloven nødvendiggor,

at der i nogle bestemmelser skelnes mellem ydre og indre territorielt farvand, eftersom Havretskonventionens begrænsninger af kyststatens håndhævelse er mere vidtgående, jo længere væk skibet bevæger sig fra havnen. I havne og i indre territorielt farvand i øvrigt, er den alt overvejende hovedregel, at der ikke er forskel på håndhævelsen af reglerne over for danske og udenlandske skibe. Kun i særlige tilfælde, hvor basislinjerne er trukket således, at områder, der tidligere var søterritorium, kommer til at indgå under indre territorielt farvand, gælder passagerreglerne fortsat. Disse områder vil være at betragte som ydre territorielt farvand i håndhævelsesmæssig øjemed. I Danmark drejer det sig om Drogden og området inden for Hesselø. I ydre territorielt farvand er der forskel på håndhævelsen af danske og udenlandske skibe. I den eksklusive økonomiske zone er forskellen i håndhævelsen over for henholdsvis danske og udenlandske skibe større, for at ende op med at være størst på åbent hav, jf. nærmere pkt. 2.1.3 i de almindelige bemærkninger.

For at gøre bestemmelsen mere læsevenlig, defineres søterritoriet først, dernæst de eksklusive økonomiske zoner og endelig henholdsvis Østersøområdet og Nordsøområdet. Udover en definition af søterritoriet, er der ikke foretaget indholdsmæssige ændringer i bestemmelsen.

Til nr. 2

Fuglebeskyttelsesdirektivet (Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle) og habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter) er bl.a. implementeret i den danske lovgivning ved lov nr. 1150 af 17. december 2003 om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder med senere ændring (miljømålsloven). I medfør af loven kan miljøministeren udpege og ændre internationale naturbeskyttelsesområder på land og på havet. Når et område er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde, er amtsråd, kommunalbestyrelser, Hovedstadens Udviklingsråd og statslige myndigheder, ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen i øvrigt, forpligtet af udpegningsen.

Habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, fastsætter, at planer og projekter, der kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt skal miljøkonsekvensvurderes. Hvis vurderingen viser, at planen eller projektet skader et områdes integritet, må der ikke meddeles tilladelse.

Efter habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, kan en plan eller et projekt gennemføres på trods af, at en konsekvensvurdering viser, at det vil skade et områdes inte-

gritet, hvis det er begrundet i bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, og fordi der ikke findes nogen alternativ løsning. Der skal i givet fald træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger samt ske underretning af Kommissionen. Hvis der er tale om en lokalitet med en prioriteret naturtype og/eller en prioriteret art, gælder særligt strenge betingelser for at fravige beskyttelsen.

I forbindelse med dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning) er habitatdirektivets krav om miljøkonsekvensvurdering hidtil alene gennemført med § 26, stk. 5, hvorefter tilladelse til klapning inden for et område, der er udpeget som beskyttelsesområde efter EF-fuglebeskyttelsesdirektivet eller EF-habitatdirektivet, eller et område med en vanddybde på under 6 meter, er betinget af miljøministerens samtykke. Samtykkebeføjelsen er delegeret til Skov- og Naturstyrelsen, som i overensstemmelse med habitatdirektivet stiller krav om, at ansøger i forbindelse med ansøgning om tilladelse efter § 26, stk. 5, udarbejder miljøkonsekvensvurdering. Såfremt det på forhånd kan afvises, at en klapning vil medføre en væsentlig påvirkning, er det imidlertid ikke nødvendigt at foretage en nærmere vurdering. Der er således ikke tale om, at der skal udarbejdes konsekvensvurderinger i alle sager med tilknytning til et Natura 2000-område, men alene i de sager, hvor der er risiko for en væsentlig påvirkning.

Miljøkonsekvensvurderingen skal udarbejdes under hensyn til områdets bevaringsmålsætning, og den skal omfatte alle aspekter af dumpningen, dvs. også optagningen og transporten, jf. forslag til § 26, stk. 4, og lovens § 27. Der kan alene meddeles tilladelse til dumpning af optaget havbundsmateriale, når det på baggrund af konklusionerne er sikret, at dumpningen ikke skader et Natura 2000-områdes integritet. Ved integritet forstås i denne sammenhæng områdets bevaringsmålsætninger eller økologiske funktioner. Gennemførelsen vil ikke medføre ændringer i forhold til den hidtidige praksis.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, har en redegørelse fra Kammeradvokaten, der er baseret på en række EU-domme fra de seneste år, vist, at der er behov for at justere den danske lovgivning. Kammeradvokaten konkluderer, at afgørende for, om en medlemsstat har gennemført direktivet korrekt, bl.a. er, at der er skabt den nødvendige præcise retlige ramme. Med forslaget til § 26, stk. 4 og 5, præciseres den retlige ramme, således at kravene i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, om miljøkonsekvensvurdering fremgår direkte af loven.

Med forslag til § 26, stk. 5, gives mulighed for, at ministeren i særlige tilfælde kan tillade en fravigelse af beskyttelsen i § 26, stk. 4. Ministeren vil i den forbindelse sikre, at alle betingelser i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, er opfyldt, herunder at der udføres kompenserende foranstaltninger samt sker underretning af Kommissionen.

Det bemærkes, at »samtykkebestemmelsen« i den gældende 26, stk. 5, efter lov nr. 564 af 24. juni 2005 om udmøntning af kommunalreformen i en række love på natur- og miljøområdet, ophæves den 1. januar 2007, idet amtsrådets beføjelser overføres til miljøministeren. I perioden frem til denne dato, vil amterne fortsat skulle indhente samtykke forud for meddelelse af tilladelse til klapning inden for et Natura 2000-område.

Til nr. 3

I alle sager om tilladelse til klapning, som kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der forudgående udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering. Efter den gældende praksis er det ansøgeren, som tilvejebringer miljøkonsekvensvurderingen som en del af ansøgningen om tilladelse til klapning. Med lovforslaget præciseres det, at amtet som hidtil kan stille krav om, at ansøger for egen regning udarbejder miljøkonsekvensvurderingen efter stk. 4. Ændringen vil således ikke medføre ændringer i forhold til den hidtidige praksis.

Til nr. 4

Efter § 28, stk. 1 kan miljøministeren fastsætte nærmere regler om tilladelsesordningen for dumpning af optaget havbundsmateriale.

Bemyndigelsen er benyttet til udstedelse af bekendtgørelse nr. 975 af 19. december 1986 om dumpning af optaget havbundsmateriale, som ændret ved bekendtgørelse nr. 236 af 30. marts 2005.

I forbindelse med en kommende revision af bekendtgørelsen, vil miljøministeren med hjemmel i § 28 indarbejde præciserende bestemmelser om procedurerne i sager, hvor der skal udarbejdes en forudgående miljøkonsekvensvurdering, fordi en klapning i sig selv eller i forbindelse med andre aktiviteter m.v. kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt. Miljøministeren vil endvidere kunne fastsætte regler i overensstemmelse med habitatdirektivet om høring af offentligheden i særlige tilfælde, hvor det skønnes nødvendigt, f.eks. i sager, der tillige er omfattet af reglerne om vurdering af virkning på miljøet (VVM). Miljøkonsekvensvurdering og offentlighedens inddragelse i forbindelse hermed er nu anført i bemyndigelsesbestemmelsen.

Til nr. 5

Gældende ret foreskriver, at i tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministeren.

Bestemmelsen giver forsvarsministeren hjemmel til at kunne delegerer koordineringen af indsatsen helt eller delvist til andre myndigheder, herunder lokale myndigheder, som i nogle situationer mere hensigtsmæssigt vil kunne løse opgaven, f.eks. den lokale politimester eller den kommunale beredskabschef.

Til nr. 6

Bestemmelsen er ny og giver hjemmel til at implementere artikel 12 i direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF, (EF-Tidende 2002 nr. L 208, side 10-27). Det fremgår af artikel 12, at uanset skibenes størrelse må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren med de oplysninger, som er nævnt i et til direktivet nævnt bilag. Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med første afsnit.

Hjemlen forventes anvendt til at pålægge afskiberen at afgive en erklæring til skibsføreren eller operatøren, der indeholder nøjagtige tekniske betegnelser på det farlige eller forurenende gods, der er om bord på skibet. Derved sikres at den last, som ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af afskiberens erklæring.

Til nr. 7

I medfør af § 42, stk. 1 kan forsvarsministeren eller den myndighed ministeren bemyndiger dertil, og politiet uden retskendelse foretage undersøgelser af et skib, der er nødvendige for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømmning eller udledning. Med ophævelsen af stk. 2 undgås, at miljømyndighederne afskæres fra at kunne foretage indgreb i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret, f.eks. i forbindelse med søulykker.

Der sonderes herefter ikke mellem danske og udenlandske skibe i selve bestemmelsen, men bestemmelsen skal fortsat læses i sammenhæng med havmiljølovens § 2, hvoraf det fremgår, at loven kun gælder for

udenlandske skibe, idet omfang det er foreneligt med international ret. Ændringen medfører ingen ændring i praksis på området. Jf. også bemærkningerne til 1993-loven, Folketingstidende, Tillæg A 1992-93 side 7340-7342, hvor der står, at anvendelsen af indgrebsmulighederne skal tage hensyn til skibets nationalitet, og i hvilket farvand skibet befinder sig. Der står endvidere, at for udenlandske skibe på dansk søterritorium er indgreb undergivet visse folkeretlige begrænsninger. Kyststaten kan på basis af sin almindelige højhedsret over søterritoriet udfærdige love og andre retsforskrifter til beskyttelse imod forurening, men kyststatens håndhævelse af disse må ske i overensstemmelse med folkerettens regler om skibes ret til uskadelig passage. I henhold til Havretskonventionens artikel 19, stk. 1, er passage uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Sådan passage skal finde sted i overensstemmelse med Havretskonventionen og andre folkeretlige regler. Kyststaten er i forlængelse heraf berettiget til at hindre passage, som ikke er uskadelig, jf. også de almindelige bemærkninger under pkt. 2.1.3.

Til nr. 8

I medfør af § 43 kan forsvarsministeren forbyde et skib at fortsætte sejlads eller andre aktiviteter eller påbyde, at sejlads eller andre aktiviteter skal følge bestemte retningslinjer, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømming eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og forbudet eller påbudet er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet. Efter stk. 2, kan miljøministeren træffe foranstaltninger svarende til de i stk. 1 nævnte over for platforme. I medfør af stk. 3 kan miljøministeren henholdsvis forsvarsministeren træffe yderligere foranstaltninger end de i stk. 1 og 2 nævnte, såfremt dette er nødvendigt for at forhindre eller bekæmpe forurening, der kan medføre alvorlige skader for havmiljøet. Det fremgår af stk. 4, at beføjelserne efter stk. 1 kun kan udøves over for udenlandske skibe, der har overtrådt havmiljøloven i de eksklusive økonomiske zoner, såfremt der er sket en udtømming, og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.

Med ophævelsen af stk. 4 undgås, at miljømyndighederne afskæres fra at kunne foretage indgreb i situationer, hvor de nævnte begrænsninger ikke er påkrævet efter international ret, f.eks. i forbindelse med søulykker.

Der sonderes herefter ikke mellem danske og udenlandske skibe i selve bestemmelsen, men bestemmel-

sen skal fortsat læses i sammenhæng med havmiljølovens § 2, hvoraf det fremgår, at loven kun gælder for udenlandske skibe, idet omfang det er foreneligt med international ret. Ændringen medfører ingen ændring i praksis på området. Jf. også bemærkningerne til 1993-loven, Folketingstidende, Tillæg A 1992-93 side 7340-7342, hvor der står, at anvendelsen af indgrebsmulighederne skal tage hensyn til skibets nationalitet og i hvilket farvand skibet befinder sig. Der står endvidere, at for udenlandske skibe på dansk søterritorium er indgreb undergivet visse folkeretlige begrænsninger. Kyststaten kan på basis af sin almindelige højhedsret over søterritoriet udfærdige love og andre retsforskrifter til beskyttelse imod forurening, men kyststatens håndhævelse af disse må ske i overensstemmelse med folkerettens regler om skibes ret til uskadelig passage. I henhold til Havretskonventionens artikel 19, stk. 1, er passage uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Sådan passage skal finde sted i overensstemmelse med Havretskonventionen og andre folkeretlige regler. Kyststaten er i forlængelse heraf berettiget til at afvise skibe fra søterritoriet, hvis passagen ikke er uskadelig, jf. også de almindelige bemærkninger under pkt. 2.1.3.

Til nr. 9

Gældende ret foreskriver, at beslutninger om forbud eller påbud skal begrundes og meddeles skriftligt til føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Den gældende bestemmelse åbner mulighed for, at et forbud eller påbud kan meddeles telegrafisk.

Forsvarsministeriet har konstateret et behov for at kunne udstede påbud og forbud mundtligt via radio til skibets fører. Det vil typisk være vanskeligt inden for rimelige tidsrammer at skulle overlevere et skriftligt påbud eller forbud til et skib, som befinder sig på søen, når den hændelse, som udløser udstedelsen af påbudet eller forbudet indtræder. En typisk situation vil f.eks. være, at et skib er grundstødt, hvilket kan medføre et behov for et hurtigt påbud om ikke at iværksætte et forsøg på at bringe skibet flot, førend et miljøskib eller andet skib er fremme i området. Jo hurtigere et påbud gives, desto hurtigere kan en forurening eller en fare herfor begrænses.

Hovedreglen er dog fortsat, at påbud og forbud skal begrundes og meddeles skriftligt. Et påbud eller forbud kan dog sagtens meddeles mundtligt, men skal så snarest efterfølgende meddeles skriftligt. Med skriftlig meddelelse forstås også f.eks. telefax og e-mail og andre moderne kommunikationsmidler.

Til nr. 10

Stk. 1.

Bestemmelsen er uændret. Bestemmelsen fastsætter, at udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesomkostninger skal bæres af skibets eller platformens ejere. Der henvises nærmere til de almindelige bemærkninger til § 44 under pkt. 2.2.7.

Stk. 2.

Bestemmelsen er ny og giver henholdsvis miljøministeren og forsvarsministeren hjemmel til at kunne fastsætte nærmere regler om de udgifter, som skibets ejer skal afholde i anledning af de iværksatte beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, jf. § 44, stk. 1.

Den nye bestemmelse åbner mulighed for, at miljøministeren og forsvarsministeren kan fastsætte regler om de direkte og indirekte omkostninger, som skibets ejer skal bære i forbindelse med iværksættelsen af beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger. Omkostninger af denne type kan således være sammensat af en række forskellige elementer ved indsættelse af skibe og fly mv., som f.eks. udgifter til fast løn og variable løntillæg til det involverede personale, havne- og lodsudgifter, vedligeholdelsesomkostninger til miljøskib og fly mv., administrations- og genetableringsomkostninger mv. og udgifter ved bortskaffelse af den opsamlede olie. Hertil kommer udgifter til afrensning, genopmaling, reparationer og genskaffelse efter indsættelse i bekæmpelsesaktioner. Endvidere kan omkostninger i relation til afskrivninger på nye skibe og materiel komme på tale, også henset til at retspraksis giver adgang hertil, jf. bl.a. Sø- og Handelsrettens dom af 1. juli 2005 angående M/S Minerva. Det forudsættes, at de fastsatte regler følger de af Finansministeriet udstedte retningslinier herfor, jf. også de almindelige bemærkninger under pkt. 2.2.7.

Ved indførelsen af hjemmelsbestemmelsen åbnes der mulighed for, at omfanget og karakteren af de udgifter, som skal afholdes af skibets ejer, fastlægges klart, således at der ikke hersker tvivl herom i forbindelse med opgørelse af krav efter iværksættelse af beredskabsforanstaltninger eller bekæmpelse af forurening. Derved sikres det tillige, at alle de til hændelsen knyttede udgifter afholdes af den, der har forårsaget forureningen i overensstemmelse med det almindelige princip om, at »forurenere betaler«.

Stk. 3.

Der er tale om en teknisk sammenskrivning af den gældende lovs § 44, stk. 2 og 3. Der er ingen indholdsmæssige ændringer.

Til nr. 11

Bestemmelsen svarer med visse ændringer til den gældende § 45, stk. 2, som senest ændret ved § 2 i lov nr. 1373 af 20. december 2004. Den væsentligste ændring er, at tilsynsmyndighederne udover skibe og platforme også har adgang til offentlige eller private ejendomme, bortset fra bygninger eller dele af bygninger, der udelukkende anvendes til privat beboelse i forbindelse med tilsynsopgaver efter loven eller regler udstedt i medfør af loven eller forordninger på lovens område. En parallel bestemmelse findes i miljøbeskyttelseslovens § 87, der omhandler tilsynsmyndighedernes adgang til lokaler m.v. Tilsvarende bestemmelser findes ligeledes i en række love på Miljøministeriets område. Med omformuleringen af bestemmelsen er der ikke tilsigtet nogen ændring af, hvilken tilsynsmyndighed, der fører tilsynet eller med hvad der føres tilsyn. Det er således fortsat den myndighed, der efter loven eller regler udstedt i medfør af loven har tilsynsopgaven, der har indgrebsbeføjelsen efter § 45, stk. 2, ligesom der ikke er tilsigtet nogen ændring af hvilke papirer eller undersøgelser, herunder udtagelse af prøver, der er adgang til efter bestemmelsen. Af 2. pkt. fremgår, at tilsynsmyndigheden har adgang til at »foretage undersøgelser, fotografere eller medtage dokumenter« hermed menes således også, at tilsynsmyndigheden kan udtage prøver samt at tilsynsmyndigheden har adgang til skibets papirer. Med hensyn til en nærmere beskrivelse af bestemmelsen henvises til bemærkningerne til § 2, nr. 1 og 2, jf. lov nr. 1373 af 20. december 2004, Folketingstidende Tillæg A 2004-05. 1. samling 1965 samt bemærkningerne til § 45, jf. lov nr. 476 af 30. juni 1993, Folketingstidende Tillæg A 1992-93 side 7343.

Med ændringen af bestemmelsen får tilsynsmyndighederne adgang til ikke bare skibet eller platformen, men også til den del af virksomheden, der foregår på land, herunder til skibets eller platformens administrationslokaler m.v. i det omfang, det er påkrævet, for at tilsynsmyndighederne kan føre tilsyn med overholdelsen af bestemmelserne i loven og de forskrifter, der er udstedt i medfør af loven. Adgangen til ejendom eller lokaliteter omfatter ikke de dele af bygningerne, der anvendes til beboelse, og skal ske indenfor lovens rammer.

I forhold til offshore olie- og gasindustrien er tilsynsmyndighedens adgang til at udføre undersøgelser eller tilsynsopgaver på platformen i sagens natur underlagt visse praktiske vanskeligheder. I dag vil en række oplysninger kunne opnås fra den landbaserede administration af denne virksomhed. Således vil administrationen i land ofte være i besiddelse af alle væ-

sentlige informationer om indkøb samt anvendelse af kemikalier, produktionsdata og udledningsoplysninger, der rapporteres til land fra platformene. Ved tilsyn gennemført på land forventes det således, at tilsynsmyndigheden nemmere kan indhente de nødvendige oplysninger fra administrationen på land end på platformene ligesom flere platforme kan dækkes samtidig.

Det samme gør sig gældende vedr. for eksempel elektroniske navigationsdata, der viser hurtigfærgers sejlmonstre, der lettere vil kunne indhentes hos færgerens administration på land end på selve hurtigfærgen.

Ændringer tilsigter endvidere at give tilsynsmyndigheden adgang til fast ejendom for at foretage undersøgelser eller udføre tilsynsopgaver efter loven i de tilfælde, hvor loven regulerer forhold på land, herunder anlæg i havne til modtagelse af olie, skadelige flydende stoffer, ozonlagnedbrydende stoffer m.v., kloakspildevand samt affald i havne, hvor tilsynsmyndigheden (Miljøstyrelsen, bistået af Søfartsstyrelsen), som led i sine tilsynsopgaver har behov for at få adgang til papirer (kvittering for skibenes anmeldelse og aflevering af affald), jf. Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1003 af 10. december 2002 om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner. Dette materiale opbevares ofte i rederiets kontorer eller administrationslokaler på land. Blanketterne kan ligeledes – i visse tilfælde – forefindes i havnekontoret, dvs. der er også mulighed for at foretage tilsynet på tredje mands ejendom. Adgangen er dog betinget af, at hensigten med adgangen er i overensstemmelse med lovens formål.

I visse tilfælde er der ligeledes behov for fysisk tilsyn af havnenes modtageanlæg, idet der kan være behov for at sikre sig, at anlæggene lever op til kravene i ovennævnte bekendtgørelse, herunder at anlæggene er i overensstemmelse med de indsendte affaldsplaner, jf. ovennævnte bekendtgørelses kapitel 6.

Bekendtgørelse nr. 1110 af 17. november 2005 om begrænsning af svovlindholdet m.v. i brændselolier, som anvendes ombord på skibe og platforme trådte i kraft 3. december 2005. Bekendtgørelsen er en del af den danske implementering af annex VI (luftforurening fra skibe) i MARPOL.

Bekendtgørelsen indeholder bl.a. regler om at brændselsleverandøren skal opbevare en kopi af en såkaldt bunkerleveringsnote (bekendtgørelsens § 5, stk. 4). Noten, der også forefindes på skibet, er en dokumentation for bl.a., at svovlindholdet i skibenes brændsel er i overensstemmelse med bekendtgørelsen. Det kan være nødvendigt som en del af tilsynet at

kontrollere bunkerleveringsnoten hos brændselsleverandøren i land.

Selvom bestemmelsen giver myndigheden hjemmel til at foretage tvangsindgreb, skal det almindelige proportionalitetsprincip, som nu er fastsat i retssikkerhedsloven ved forvaltningsens anvendelse af tvangsindgreb og oplysningspligt, følges, således at indgrebet alene foretages, hvis det er nødvendigt, ligesom indgreb naturligvis skal være indenfor lovens rammer. Om forholdet til retssikkerhedsloven henvises til bemærkningerne til lovforslag L 61 af 28. oktober 2004 (Folketingstidende 2004/2005 tillæg A, side 1965) om forslag til ændring af en række love på miljøområdet.

Til nr. 12

Bestemmelsen er ikke længere nødvendig, da den indgår i § 45, stk. 2, jf. nr. 11.

Til nr. 13

I forbindelse med at der blev fastsat supplerende regler efter Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 782/03 af 14. april 2003, EF-Tidende nr. L 115 af 09/05/2003 s. 0001 – 0011 om forbud mod organiske tinforbindelser på skibe er der afdækket et behov for, at miljøministeren får bemyndigelse til at autorisere klassifikationselskaber til at udføre syns- og certificeringsopgaver på miljøministerens vegne i henhold til forordningen. Forordningen administreres af Miljøministeriet (Miljøstyrelsen), jf. bekendtgørelse nr. 557 af 19. juni 2003 om kompetente myndigheder og supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 782/03 af 14. april 2003. Ifølge forordningen må skibe, der er tilhørende i EU-landene, fra 1. juli 2003 ikke få påført antibegroningsmaling indeholdende organiske tinforbindelser (TBT). Skibe med en bruttotonnage over 400, der har fået ændret deres antibegroningssystem efter 1. juli 2003, skal have et certifikat (AFS-certifikat). Efter forordningen kan myndighederne autorisere klassifikationselskaber til at udføre syn og certificere skibe efter forordningen.

Der er således alene tale om, at selskaberne på vegne af miljøministeren autoriseres til at foretage undersøgelser m.v. af faktiske forhold vedrørende skibenes antibegroningssystem og dokumentere dette.

Autorisationen vil ske i overensstemmelse med EF-direktiv 94/57 med senere ændringer om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

AFS-certifikatet udstedes p.t. af Miljøstyrelsen på baggrund af oplysninger fra malingsleverandør og/eller skibsværft. Det vil i fremtiden være mest hensigts-

mæssigt, at disse certifikater udstedes af klassifikationssselskaberne. Klassifikationssselskaberne kan samtidig i henhold til forordningen syne skibene, når disse er på værft, og således sikre sig, at antibegroningsmalingen er i overensstemmelse med kravene i forordningen.

Disse klassifikationssselskaber foretager tilsvarende syn og certificering for Søfartsstyrelsen.

Den foreslåede nye bestemmelse § 48 a, stk. 1 og stk. 2 svarer til lignende bestemmelser i § 22 i lov om sikkerhed til søs (lovbekendtgørelse nr. 627 af 26. juli 2002), der administreres af Søfartsstyrelsen. Bemyndigelsen vil dog ikke blive anvendt så vidtrækkende som bestemmelsen i lov om sikkerhed til søs, idet den foreslåede hjemmel kun tager sigte på, at miljøministeren kan udpege klassifikationssselskaber til at syne skibe og udstede certifikater i overensstemmelse med ovennævnte forordning.

Som eksempel på opgaver som klassifikationssselskaber udfører med autorisation fra Søfartsstyrelsen kan nævnes, at klassifikationssselskaber foretager syn og udsteder certifikater mht. lastskibes struktur og lækstabilitet. Som konkret eksempel på et certifikat kan nævnes et såkaldt ISM-certifikat (International Safety Management). ISM-certifikatet udstedes i medfør af den internationale kode om sikker skibsdrift, der i princippet omfatter hvert eneste aspekt om bord i et fartøj herunder dets operation, dets konstruktion, udrustning, operationsbegrænsninger, lastparametre, besætningens kvalifikationer og træning, fartøjets vedligeholdelse samt nødprocedurer. Klassifikationssselskaberne foretager syn og udsteder certifikater på en lang række andre områder, både indenfor MARPOL, samt i forbindelse med andre konventioner.

Det skal bemærkes, at klassifikationssselskaber kun kan autoriseres til at foretage det nødvendige syn af skibene, samt på baggrund heraf udstede AFS-certifikater. Selskaberne har ikke adgang til skibene på linje med myndighederne, jf. lovens § 45. Selskaberne kan ej heller autoriseres til at foretage almindeligt tilsyn, jf. ligeledes lovens § 45. Hensynet til retssikkerheden er således tilgodeset.

I den foreslåede § 48 a, stk. 2, der svarer til § 22, stk. 4 i lov om sikkerhed til søs, åbnes mulighed for erstatningsmæssig begrænsning (simpel uagtsomhed) med hensyn til mulige skader forårsaget af de autoriserede selskaber. Den foreslåede bemyndigelse er nødvendig, da man i modsat fald kan risikere, at klassifikationssselskaberne af principielle grunde ikke ønsker at indgå aftale om syn og certificering af skibe med hensyn til antibegroningssystemet. Samtidig skønnes det dog, at de mulige skader på skibet i for-

bindelse med klassifikationssselskabets syn af skibets antibegroningssystem, mens skibet er på værft, under alle omstændigheder vil være begrænsede. Det er derfor nødvendigt med bemyndigelsen, der dog kun vil blive anvendt, hvis det skønnes formålstjenligt.

Selskaberne vil normalt indgå privatretlig aftale med rederierne om at udføre syn og certificering, og vil modtage vederlag herfor.

Søfartsstyrelsen har anvendt bemyndigelsen i »Teknisk forskrift om anerkendelse og autorisation af organisationer, som udfører inspektion og syn af skibe« (FSK nr. 5 af 2002-08-09), der på Søfartsstyrelsens område implementerer EF-direktiv 94/57 med senere ændringer om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed. Søfartsstyrelsen har p.t. autoriseret 7 selskaber. Miljøministeriet vil udarbejde tilsvarende regler, samt indgå aftale med et passende antal klassifikationssselskaber. I aftalen vil der i lighed med, hvad der gælder på Søfartsstyrelsens område, være regler om ophør af aftalen. I § 48 a, stk. 3 er det således foreslået, at Miljøministeriet kan opsigte aftalen ved misligholdelse.

Synet og udstedelsen af certifikatet er ikke forvaltningsmæssige afgørelser, men alene dokumentation for de faktiske forhold, nemlig at skibet ikke anvender TBT som antibegroningsmiddel. Det er først ved en eventuel havnestatskontrol, at der kan blive tale om at myndighederne træffer en forvaltningsmæssig afgørelse. For eksempel vil tilstedeværelsen af et AFS-certifikat for EU-skibe blive kontrolleret. Hvis skibet ikke har et sådant og antibegroningssystemet er ændret efter 1. juli 2003, foreligger der en overtrædelse af forordningen 782/03 som Miljøstyrelsen som myndighed vil reagere på.

Til nr. 14

Ved en fejl er der i den nugældende lovs § 52, stk. 5, ikke indsat en henvisning til § 43 a. Der er tale om en manglende konsekvensrettelse da der i 1995 blev indsat en ny § 43 a om anløbsforbud, jf. § 1, nr. 2 i lov nr. 902 af 26. juni 1995 om ændring af lov om skibes sikkerhed m.v. og lov om beskyttelse af havmiljøet. Der har været administreret som om, der har været klagemulighed for afgørelsens adressat i medfør af § 52, stk. 5.

Ændringen er en følge heraf.

Til nr. 15

Stk. 1.

Ved en fejl blev det i den nugældende lovs § 59, stk. 1, nr. 5) ikke indsat en straffehjemmel for den der

modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 3, nu ændret til § 42, stk. 2. Der er tale om en manglende konsekvensrettelse i forbindelse med at ressortfordelingen mellem Forsvarsministeriet og Miljøministeriet i 2002 blev afspejlet i havmiljøloven, jf. lov nr. 261 af 8. maj 2002.

Ændringen er en følge heraf.

Der er tale om en konsekvensændring i bestemmelsens stk. 1, nr. 8), som følge af, at der i § 44 indsættes et nyt stk. 2, jf. forslaget § 1, nr. 10.

Stk. 2.

Selve lovteksten er uændret, men det vurderes, at de vejledende bødeniveauer skal hæves.

I forbindelse med lovændringen af 5. maj 2000, hvor muligheden for at udstede administrative bøder for ulovlig udledning af mineralsk olie blev indført, blev der i bemærkningerne foreslået vejledende bødeniveauer for udledning af mineralsk olie, som bl.a. var bestemt ud fra den udledte mængde olie. Der er nu gået 5 år, og det vurderes, at det er nødvendigt at hæve de vejledende bødeniveauer.

Lovforslaget indebærer således, at de vejledende bødeniveauer for overtrædelse af reglerne om udtømming af olie hæves væsentligt.

Ved fastsættelsen af bødens størrelse bør der som hidtil tages hensyn til den relative miljøbelastning målt i liter udledt olie. I den forbindelse foreslås et vejledende bødeniveau, hvorefter udtømminger på op til 50 liter beløber sig til minimum 25.000 kr., for udledninger på op til 500 liter 150.000 kr., og for udledninger på op til 1000 liter 250.000 kr. For udledninger over 1000 liter foreslås, at bødesatsen hæves forholdsmæssigt, således at hver liter over 1000 liter som udgangspunkt takseres efter en lineær skala svarende til den gennemsnitlige literpris for 1000 liter, med mindre der foreligger særlige omstændigheder.

Erfaringen har vist, at der i langt de fleste tilfælde af ulovlig udledning af mineralsk olie er tale om udledning af mindre mængder rester fra skibenes eget forbrug af olie og ikke udledning af større mængder lastrester. Den forhøjede sats mellem 0-1000 liter afspejler således, at forsvaret erfaringsmæssigt har kunnet konstatere, at de ulovlige olieudslip som foretages forsætligt eller ved grov uagtsomhed, som f.eks. tankskylninger eller udledning af slop-olie mv., hyppigst ligger inden for dette interval.

Udtømminger over 10.000 liter vil typisk ske i forbindelse med ulykker, der ofte er omfattet af strafundtagelsesbestemmelsen i lovens § 58. Skulle der imidlertid ske bevidste udledninger i denne størrelsesorden, findes det nødvendigt, at bøderne er tilsvarende

høje. Under hensyntagen til den generelle præventive effekt ses der således også at være et behov for, at bødestørrelserne ved de større udledninger øges, dog ikke proportionalt stigende som bødebeløbet ved de mindre udslip.

Som hidtil vil bødestørrelsen kunne justeres i op- og nedadgående retning, hvis der foreligger skærpende henholdsvis formildende omstændigheder. Hvis rederiet har opnået en større økonomisk besparelse ved ikke at gå i havn og aflevere olieaffaldet på lovlig vis, kan dette medføre en forhøjelse af bøden. Ved fastsættelsen af bødestørrelsen bør i øvrigt bl.a. følgende faktorer indgå: Graden af tilregnelser (om der foreligger uagtsomhed eller forsæt), den skete miljøskade og eventuelle tidligere lovovertrædelser af lignende karakter. De nævnte hensyn er ikke nødvendigvis udtømmende, og det angivne niveau er alene vejledende for domstolene og vil kunne fraviges i op- eller nedadgående retning.

Stk. 3. Bestemmelsen er uændret.

Stk. 4.

Det fremgår af den gældende stk. 4, at stk. 3 ikke finder anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelser er begået på søterritoriet, og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.

Bestemmelsen foreslås omformuleret med henblik på at præcisere, at der er forskel på den strafsanktion, der kan anvendes over for overtrædelser begået fra udenlandske skibe, alt efter om skibene befinder sig i ydre eller indre territorialt farvand. Herefter kan overtrædelser begået fra udenlandske skibe i indre territorialt farvand straffes med fængsel på samme vilkår som overtrædelser begået fra danske skibe, jf. § 59, stk. 4, 1. pkt. Overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorialt farvand kan straffes med fængsel, hvis overtrædelser er begået forsætligt og der er tale om en alvorlig forurening af havmiljøet, jf. § 59, stk. 4, 2. pkt.

Overtrædelser begået i den eksklusive økonomiske zone, kan som hidtil ikke belægges med frihedsstraf. Dette følger af stk. 4 sammenholdt med stk. 3, og er i overensstemmelse med Havretskonventionens artikel 230, jf. tidligere bemærkninger til lov nr. 393 af 28. maj 2003, Folketingstidende Tillæg A 2002-03 side 4445. Lovforslaget indebærer ikke en ændring af gældende ret med hensyn til overtrædelser begået i den eksklusive økonomiske zone.

F. t. l. vedr. beskyttelse af havmiljøet m.v.

Til nr. 16

Stk. 1.

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der i lovforslagets § 1, nr. 15 er indsat et nyt stykke 4.

Stk. 2

Der henvises til bemærkningerne til nr. 15 ovenfor.

Til nr. 17

Bestemmelsen er ny og supplerer den almindelige adgang til at foretage tilsyn, herunder foretage anrøb, jf. havmiljølovens tilsynskapitel, kap. 14.

Bestemmelsen svarer til Havretskonventionens artikel 220, stk. 3. Bestemmelsen giver forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, hjemmel til at anrøbe et udenlandsk skib, såfremt der er begrundet mistanke om overtrædelse af havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf og anmode det om at give oplysninger om dets identitet, herunder dets registreringshavn, sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.

»Andre relevante oplysninger« kan for eksempel være:

- En be- eller afkræftelse fra skibets kaptajn om, hvorvidt olien i hans kølvand stammer fra hans skib eller ej,
- oplysninger om, hvor og hvornår skibet sidst har bunkret, herunder oplysninger om bunkringstypen, og
- i hvilken havn skibet sidst har afleveret olieaf-fald, herunder hvornår og hvor meget.

Anrøb kan finde sted såvel på søterritoriet som i den eksklusive økonomiske zone. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med § 63, stk. 3, hvor manglende efterlevelse af anmodningen, sammenholdt med en række yderligere betingelser kan begrunde ransagning af skibet.

Anmodningen sker som led i en strafferetlig forfølgning, idet der skal foreligge en begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf. I overensstemmelse med den europæiske Menneskerettighedskonventions artikel 6, der blandt andet indeholder et forbud mod selvkriminering, er skibets pligt til at give oplysninger, som kan have betydning for bedømmelsen af et muligt strafbart forhold, ikke strafsanktioneret.

Mistankekravet er skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe, hvor der alene skal

være tale om at skibet »med rimelig grund er mistænkt« jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.1.

Til nr. 18

Ved en ændring af bestemmelsen i 1996 (lov nr. 394 af 22. maj 1996) kom det ved en fejl til at fremstå, som om myndigheden selv kan bestemme om ransagning skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler eller ej. Med den foreslåede ændring, bringes bestemmelsen tilbage til sin oprindelige betydning, hvorefter ransagning altid skal finde sted i overensstemmelse med retsplejelovens regler.

Endvidere foreslås at ordet »og« erstattes af »eller«, idet der ikke nødvendigvis skal være tale om overtrædelser af såvel loven som bestemmelser udstedt i medfør af loven.

Til nr. 19

Lovforslagets § 1, nr. 19, er ny, idet Havretskonventionens begrænsninger i forbindelse med ransagning over for udenlandske skibe i artikel 220 foreslås gennemført i § 63, der omhandler ransagning. Efter § 63 kan der ske ransagning, i sager om overtrædelse af bestemmelser udstedt i medfør af loven, i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, eller ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Det fremgår af stk. 2, at indtræder der strafansvar efter §§ 59-61, kan det pågældende skib eller den pågældende platform tilbageholdes af tilsynsmyndigheden eller af politiet på tilsynsmyndighedens vegne, indtil bøder og sagsomkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betalingen. Sker dette ikke senest 2 måneder efter sagens endelige afgørelse, kan der søges fyldestgørelse i skibet. Det fremgår endelig af stk. 3, at bestemmelsen i stk. 2 ikke gælder for strafansvar for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, og regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3.

Stk. 2.

Det foreslåede stk. 2 er ny.

For så vidt angår udenlandske skibe, der befinder sig i ydre territorialt farvand omfatter stk. 2 kun skibe, der er under uskadelig passage heraf. Det skyldes at Havretskonventionens begrænsninger kun gælder for

skibe under disses uskadelige passage af det ydre territoriale farvand.

Det er vigtigt at holde sig for øje, at ransagning af et udenlandsk skib, som mistænkes for at have begået en overtrædelse af loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, mens det ikke har været under passage, og som opdages, mens det fortsat ikke er under passage, vil ske efter bestemmelsens stk. 1.

Ved passage anses sejlads gennem ydre territorielt farvand uden at sejle ind i indre farvande eller anløbe en red eller havnefacilitet, jf. Havretskonventionens artikel 18. Det fremgår af artiklen, at der ved passage forstås sejlads gennem søterritoriet med det formål at:

- a) gennemsejle søterritoriet uden at sejle ind i indre farvande eller anløbe en red eller havnefacilitet uden for de indre farvande; eller
- b) sejle ind i eller ud fra indre farvande eller anløbe en sådan red eller havnefacilitet.

Passage skal ske uden afbrydelse og behørigt hurtig. Den omfatter dog standsning og opankring, men kun i det omfang dette sker som led i almindelig sejlads eller nødvendiggøres af force majeure eller nød eller med henblik på at yde hjælp til personer, skibe eller luftfartøjer i fare eller nød.

Passagen skal således være uafbrudt, med ret til under visse omstændigheder at standse og opankre. Det fremgår endvidere af Havretskonventionens artikel 19, at passagen anses for uskadelig i det omfang, den ikke er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Konventionen eksemplificerer herefter, hvad der i givet fald ville kunne anses for at være skadelig passage. Af betydning for dette lovforslag kan nævnes, at f.eks. forsættlig og alvorlig forurening stridende mod Havretskonventionen eller enhver anden aktivitet, der ikke har direkte forbindelse til passage, vil være at anse for skadelig passage.

Retten til uskadelig passage gælder som udgangspunkt alene på ydre territorielt farvand, dog med den undtagelse, at det også fortsat gælder for havområder, som tidligere har været ydre territorielt farvand, men som nu er indre territorielt farvand som følge af en ændring af basislinjerne, jf. Havretskonventionens artikel 8, stk. 2.

Er skibet f.eks. grundstødt, havareret eller ankret op, uden at situationen er omfattet af Havretskonventionens artikel 18, anses skibet i Havretskonventionens forstand ikke under passage og begrænsningerne i artikel 220, stk. 2, skal derfor ikke finde anvendelse. I sådan et tilfælde, vil der kunne foretages ransagning af det udenlandske skib efter § 63, stk. 1.

Til stk. 2, nr. 1.

For forurening, der er sket på de indre territoriale farvande, herunder i havn, er der som udgangspunkt ingen forskel i håndhævelsen over for danske og udenlandske skibe. En kyststat har fuld suverænitet over de indre farvande, og der er som hovedregel ingen passageret som i de ydre territoriale farvande, jf. Havretskonventionens artikel 8, stk. 2 og bemærkningerne til § 1, nr. 1.

Til stk. 2, nr. 2.

Når et udenlandsk skib er mistænkt for at have forurennet på ydre territorielt farvand, mens det ikke har været under passage, og skibet herefter sætter i passage, gælder de skærpede mistankekrav i Havretskonventionen ikke. Dette skyldes, at de skærpede mistankekrav er knyttet til, hvorvidt selve overtrædelsen er sket i forbindelse med passagen eller ej. I den situation, hvor skibet ikke har været under passage, da overtrædelsen skete, gælder derfor de samme regler, som når skibet har begået en overtrædelse på de indre territoriale farvande.

Det er som nævnt ovenfor til § 1, nr. 19, stk. 2, vigtigt at holde sig for øje, at ransagning af et udenlandsk skib, som mistænkes for at have begået en overtrædelse af loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, mens det ikke har været under passage, og som opdages mens det fortsat ikke er under passage, vil ske efter bestemmelsens stk. 1.

Til stk. 2, nr. 3.

For udenlandske skibe, der mistænkes for at have begået en overtrædelse af denne lov, mens de er under passage af det ydre territoriale farvand gælder et mistankekrav, som er skærpet i forhold til situationen under nr. 2 ovenfor. Som nævnt knyttes de skærpede mistankekrav til, hvorvidt selve overtrædelsen er sket i forbindelse med passage eller ej. Når dette er tilfældet, gælder således, at der skal være en begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven.

Forskellen mellem situationen i stk. 2, nr. 2 og nr. 3 er således, hvorvidt skibet har været i passage eller ej under den overtrædelse, det mistænkes for at have begået. Som konkret eksempel kan nævnes, at et udenlandsk skib under passage på det ydre territoriale farvand, der er mistænkt for at have forurennet i ydre territorielt farvand på et tidspunkt, hvor det ikke har været under passage, vil være omfattet af ransagningsbetingelserne i § 63, stk. 2, nr. 2. Hvis et udenlandsk skib under passage derimod er mistænkt for at forurenne, mens det var under passage af det ydre territoriale

farvand, så vil der kunne foretages ransagning efter stk. 2, nr. 3.

Til stk. 2, nr. 4.

For at kunne ransage udenlandske skibe, som befinder sig i ydre territorialt farvand under passage, men som mistænkes for at have overtrådt havmiljølovens bestemmelser eller bestemmelser udstedt i medfør heraf i den eksklusive økonomiske zone, skal mistanken være begrundet, og der skal være sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet skal ydermere have nægtet at give oplysninger om dets identitet m.v. jf. § 62 a, eller også skal de afgivne oplysninger åbenlyst afvige fra den faktiske situation. Der sker således en yderligere skærpelse af mistankekravet over for det udenlandske skib i forhold til det i nr. 3 ovenfor anførte.

Mistankekravet er tillige skærpet i forhold til kravet om mistanke over for danske skibe, hvor der alene skal være tale om at skibet »med rimelig grund er mistænkt«, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Som eksempel kan nævnes, at ransagning af et udenlandsk skib, der er mistænkt for at have forurennet i den eksklusive økonomiske zone, og som nu befinder sig i passage på det ydre territoriale farvand, vil skulle ske efter bestemmelsens stk. 2, nr. 4, i overensstemmelse med de der fastsatte kriterier.

Til stk. 3.

Stk. 3 er ny. For skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone gælder de samme begrænsninger som under stk. 2, nr. 4 ovenfor. Jo længere væk fra havn et skib befinder sig, jo flere begrænsninger er der i håndhævelsen over for de udenlandske skibe. For et udenlandsk skib, som således mistænkes for at forurene på den eksklusive økonomiske zone, og som opdages, når den fortsat befinder sig i denne zone, gælder således det særligt skærpede mistankekrav i bestemmelsens stk. 3.

Havretskonventionen stiller krav om overtrædelse af eller begrundet mistanke om overtrædelse af internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer eller de love og forskrifter, som denne stat har udstedt i overensstemmelse med og til gennemførelse af sådanne regler og normer. Dette betyder, at udenlandske skibe, der mistænkes for i den eksklusive økonomiske zone at have overtrådt rent nationale regler, der ikke har afsæt i internationale regler om havmiljøforurening ikke kan ransages, førend skibet anløber en havn. Da havmiljøloven tilbage i 1980 første gang så dagens lys, var et af hovedformålene at skabe grund-

lag for at implementere en række internationale konventioner i dansk ret, herunder især MARPOL-konventionen (konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe). Loven har fortsat i udpræget grad karakter af en rammelov. Denne form er hensigtsmæssig, idet den gør det muligt løbende at implementere den i mange henseender meget detaljerede internationale regulering. Havmiljølovens regler har i dag afsæt i internationale regler eller normer.

Havretskonventionen indeholder ikke en beskrivelse af den situation, hvor et udenlandsk skib mistænkes for at forurene på ydre territorialt farvand, men først opdages, når det befinder sig ude i den eksklusive økonomiske zone. Det antages, at Havretskonventionen ikke er til hinder for, at overtrædelser begået på ydre territorialt farvand kan forfølges, når forurenere befinder sig i den eksklusive økonomiske zone. Det forudsættes dog i disse situationer, at ransagningen også sker på de skærpede betingelser i § 63, stk. 3.

Begreberne »betydelig udtømmning« og »væsentlig forurening« må i den konkrete situation underkastes en helhedsvurdering. Der er alene tale om en retlig vurdering og ikke en miljøfaglig vurdering, hvorfor en beslutning om ransagning ikke skal afvente en undersøgelse af miljøpåvirkningen, da muligheden for at foretage indgreb dermed som oftest vil være forspildt, jf. også de almindelige bemærkninger.

Til stk. 4.

Begrænsningerne i håndhævelsen over for udenlandske skibe gælder ikke, hvis flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke hertil. Der er her tale om et almindeligt anerkendt internationalt princip, hvorefter den stat, hvori skibet er registreret (flagstaten) har mulighed for at frskrive sig den beskyttelse, som skibet måtte have efter henholdsvis national eller international ret.

Flagstatens samtykke kan enten foreligge som samtykke i en konkret situation eller som et generelt samtykke, f.eks. for bestemte skibe eller for bestemte situationer.

Samtykke vil således ophæve de begrænsninger, der ellers måtte være for ransagning på skibe under fremmed flag.

Til stk. 5.

Forfølgelse in continenti (hot pursuit) er et almindeligt anerkendt folkeretligt begreb, som blandt andet nærmere er defineret i Havretskonventionens artikel 111 og i 1958-konventionen om det åbne hav.

Der findes ikke et godt udtryk på dansk for begrebet »forfølgelse in continenti«, derfor bruges i stedet terminologien »forfølgelse i umiddelbar forlængelse af

overtrædelsen (in continenti)« i teksten. Denne terminologi skal forstås i overensstemmelse med Havrets-konventionens artikel 111. Artikel 11 er gengivet i bilag 4.

Ved forfølgelse in continenti forstås forfølgelse af et udenlandsk skib på kurs væk fra kysten gennem to eller flere havområder. Ved begrebet havområde forstås f.eks. ydre territoriale farvand eller den eksklusive økonomiske zone.

For at forfølge et udenlandsk skib in continenti, skal en række betingelser være opfyldt. Disse betingelser er nærmere beskrevet i Havretskonventionens artikel 111. Hovedbetingelserne er følgende:

Forfølgelsen skal være kontinuerlig og uafbrudt. Afbrydes den, kan den ikke genoptages. Forfølgelsen kan overtages af et andet skib eller fly end det, som indledte forfølgelsen, uden at forfølgelsen anses som afbrudt.

Forfølgelsen in continenti kan først påbegyndes, efter at et synligt eller hørligt signal til standsning er afgivet i en afstand, som gør det muligt for det udenlandske skib at høre signalet. Det forfølgende skib eller luftfartøj skal derfor være i nærheden af det mistænkte skib.

Retten kan kun udøves af krigsskibe eller militære luftfartøjer eller andre dertil bemyndigede skibe eller luftfartøjer, som er forsynet med ydre kendemærker, hvoraf det tydeligt fremgår, at de er i statstjeneste.

Til nr. 20

Der er tale om en konsekvensændring som følge af, at der i § 63 indsættes fire nye stykker, jf. forslaget § 1, nr. 19.

Til nr. 21

Efter gældende ret kan kun sager, der handler om overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, eller regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, afgøres med et administrativt bødeforelæg. Det foreslås, at administrative bøder udvides til også at omfatte manglende eller mangelfuld indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller regler udstedt i medfør af § 39, stk. 1. F.eks. skal ejere, brugere og førere af samt lodser på skibe i medfør af § 38, stk. 1, straks indberette til forsvarsministeren, såfremt der sker udtømming eller dumpning, som er i strid med loven eller omfattes af § 58. Endvidere skal der straks ske indberetning ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømming. For så vidt angår ejere og brugere af og lodser på platforme samt den for platformen ansvarlige, skal indberetning, jf. 1. og 2. pkt., ske til miljøministeren.

Bestemmelsen om administrative bøder er udformet efter de ordninger, der kendes i dansk ret, og som svarer til de regler i retsplejeloven, som gælder for politiets bødeforelæg. Ændringen af bestemmelsen indebærer, at det bliver muligt for forsvarsministeren eller den, han bemyndiger dertil, at afgøre overtrædelser om indberetningspligten efter havmiljølovens § 38, stk. 1-3 eller regler udstedt i medfør af § 39, stk. 1 med et administrativt bødeforelæg. Som nævnt indledningsvist kan der i dag kun afgøres sager administrativt, hvis der er tale om udtømming af olie. Det er en forudsætning for, at sagen kan afsluttes med en administrativ bøde, at den pågældende erkender sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig indforstået med, at sagen afgøres administrativt med betaling af en angivet bøde. Er dette ikke tilfældet må sagen overgives til politiet med henblik på at indbringe sagen for domstolene.

Den administrative behandling af sagerne skal bygge på nøjagtig det samme grundlag, som når sagerne behandles som straffesager ved politiet. Det vil bl.a. sige, at det bevismæssige grundlag skal være det samme som ved tiltalerejsning i strafferetsplejens former.

Til nr. 22

Lovforslagets § 1, nr. 22 er ny. For så vidt angår bestemmelsens stk. 4, kan der i sin helhed henvises til de specielle bemærkninger til § 63, stk. 2 under § 1, nr. 19 ovenfor, bortset fra § 63, b. stk. 4, nr. 4, hvor der kræves et skærpet mistankekrav i form af klart objektivt bevis, jf. nærmere nedenfor.

§ 63b, stk. 5 beskriver i hvilke tilfælde der vil kunne ske tilbageholdelse af et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, og som er mistænkt for at have overtrådt loven eller bestemmelser udstedt i medfør af loven på enten den eksklusive økonomiske zone eller søterritoriet.

Det følger således af bestemmelsen, at et udenlandsk skib under disse forhold først vil kunne tilbageholdes, såfremt der er klart objektivt bevis for, at der er sket en overtrædelse af loven, hvorved der er sket en udtømming, som har medført en betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinien eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Mistankekravet »klart objektivt bevis« er nyt og kendes ikke inden for den almindelige strafferetspleje. Kravet svarer nærmest til det kendte mistankekrav »særligt bestyrket mistanke«, dog med den tilføjelse, at ordlyden af Havretskonventionens artikel 220, stk. 6, forudsætter tilvejebringelsen af objektivt konstaterbare omstændigheder, som utvivlsomt under-

bygger mistanken om den begåede overtrædelse. Ved vurderingen af, om der foreligger et klart objektivi-
tvis bevis, kan følgende objektivi-
tvis konstaterbare forhold bl.a.
indgå:

- Observationer fra fly- og satellitovervågning.
- Observationer fra trafikovervågningssystemer.
- Udskrifter fra ombordværende »monitoring equipment«.
- Fotomateriale.
- Oplysninger fra logbøger.
- Fugle tilsmudset i olie eller andet forurenende materiale.
- Olie eller andre forurenende stoffer, der er drevet i land
- Olie- eller kemikalieanalyser

Havretskonventionen indeholder ingen definition af »betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.«

Begrebet »betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogle ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone« skal fortolkes på samme måde som begreberne »betydelig udtømming« og »væsentlig forurening«. Et spørgsmål om »betydelig skade.« må derfor underkastes en helhedsvurdering i den konkrete forureningssag, jf. de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Begrebet »beslægtede interesser« skal forstås bredt, som værende de interesser, som falder ind under havmiljølovens formålsbestemmelse, jf. havmiljølovens § 1, hvilket vil sige menneskets sundhed, natur- og kulturverdier på og i havet, herunder havbunden, rekreative verdier eller aktiviteter der har at gøre med den retmæssige udnyttelse af havet.

Til stk. 6.

Begrænsningerne i håndtævelsen over for udenlandske skibe gælder ikke, hvis flagstaten for det udenlandske skib giver samtykke hertil. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 63, stk. 4, under § 1, nr. 19 ovenfor.

Til stk. 7.

Der henvises til bemærkningerne til § 63, stk. 5, under § 1, nr. 19 ovenfor.

Til nr. 23

Der er tale om en konsekvensændring, som følge af, at der i § 63 b, indsættes fire nye stykker, jf., forslaget § 1, nr. 22.

Til nr. 24

Pr. 1. maj 2003 overtog Færøernes hjemmestyre sagsområdet havmiljø som færøsk særansvarliggende i medfør af lov nr. 137 af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre § 2.

Havmiljøloven kan fremover kun sættes i kraft ved kongelig anordning for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Til § 2

Til nr. 1

Lovforslaget § 2, nr.1, indebærer, at bestemmelsens strafmaksimum skærpes fra fængsel indtil 4 år til fængsel indtil 6 år.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.

Til nr. 2

Lovforslaget § 2, nr. 2, indebærer, at det fremover vil være muligt at straffe for grov miljøkriminalitet, hvis den skete forurening af luft, vand, jord eller undergrund eller opbevaring eller bortskaffelse af affald eller lignende stoffer er af mere systematisk eller organiseret karakter, uanset at der ikke er sket skade på miljøet eller er fremkaldt fare herfor.

Det vil afhænge af en konkret vurdering, om overtrædelsen skønnes at være af mere systematisk eller organiseret karakter. Bestemmelsen herom skal bl.a. ses i sammenhæng med artikel 4, stk. 4, litra b, i forslag til rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndtævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe, der henviser til EU's fælles aktion af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel organisation i EU's medlemsstater (EFT L 351 af 29. december 1998, s.1), dog således, at den deri fastsatte strafferamme ikke finder anvendelse. Udtrykket systematisk eller organiseret er imidlertid ikke begrænset til aktiviteter foretaget af en kriminel organisation som defineret i den fælles aktion. Andre former for systematisk eller organiseret miljøkriminalitet vil således kunne begrunde en anvendelse af overbygningsbestemmelsen i straffelovens § 196.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 2.4.

Til § 3

Ved lov nr. 1373 af 20. december 2004 blev en række miljølove, bl.a. havmiljøloven, ændret som opfølgning på tvangsindgrebsloven. Havmiljøloven kan i modsætning til de øvrige ændrede love sættes i kraft for Grønland. Ændringsloven indeholder imidlertid

ved en fejl ikke en regel herom, og der rettes med lovforslaget op på dette.

Til § 4

Loven træder i kraft den 1. juni 2006.

Til § 5

§ 1 gælder ikke for Grønland og Færøerne. Havmiljøloven er ved kongelig anordning sat i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske

forhold tilsiger. § 1 vil derfor kunne sættes i kraft for Grønland med de nødvendige afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger. § 1 er ikke relevant for Færøerne, idet havmiljøområdet er et færøsk særanliggende.

Straffeloven, der ændres med § 2 gælder ikke for Grønland og ændringen kan derfor heller ikke sættes i kraft for denne landsdel. Ændringen kan derimod sættes i kraft for Færøerne med de afvigelser, som de særlige færøske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 5. Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.

Stk. 2. Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:

- a) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 4°V.
- b) Skagerrak afgrænset i syd af breddeparallellen 57°44,8'N gennem Skagen.
- c) Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5°V. og nord for breddeparallellen 48°30'N.

Stk. 3. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og støden- de op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 925 af 28. september 2005, som er ændret ved lov nr. 545 af 24. juni 2005 og lov nr. 564 af 24. juni 2005, foretages følgende ændringer:

1.§ 5 affattes således:

»§ 5. Ved søterritoriet forstås i denne lov ydre og indre territorielt farvand, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

Stk. 2. Ved ydre territorielt farvand forstås de områder af havet, som indadtil er begrænset af de til enhver tid gældende basislinjer og udadtil er begrænset af linjer trukket således, at afstanden fra ethvert punkt på disse linjer til det nærmeste punkt på basislinjen er 12 sømil (22.224 m), jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

Stk. 3. Ved indre territorielt farvand forstås de vandområder såsom havne, havneindløb, rede, bugter, fjorde, sunde og bælder, som er beliggende inden for de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov om afgrænsning af søterritoriet.

Stk. 4. Ved eksklusive økonomiske zoner forstås i denne lov havområder uden for og støden- de op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinjer, jf. lov om eksklusive økonomiske zoner.

Stk. 5. Ved Østersøområdet forstås i denne lov Østersøen, Den botniske Bugt, Den finske Bugt, Sundet, Bælterne samt Kattegat indtil breddeparallellen 57° 44,8'N gennem Skagen.

Stk. 6. Ved Nordsøområdet forstås den egentlige Nordsø samt andre havområder inden for følgende grænser:

Gældende formulering

Lovforslaget

- a) Nordsøen syd for den 62. nordlige breddegrad og øst for meridianen 5°V.
- b) Skagerrak afgrænset i syd af breddeparallel- len 57°44,8'N gennem Skagen.
- c) Den engelske Kanal og adgangsvejene hertil øst for meridianen 5°V. og nord for bredde- parallellen 48°30'N.«

2. I § 26 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»Stk. 4. Tilladelse til dumpning af optaget havbunds materiale må ikke meddeles, hvis optag- ningen, transporten eller dumpningen i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vurderes at skade et Natura 2000-områdes inte- gritet.

Stk. 5. Miljøministeren kan i særlige tilfælde tillade fravigelse af beskyttelsen efter stk. 4.«

Stk. 4-6 bliver herefter stk. 6-8.

3. I § 26, stk. 4, der bliver stk. 6, ændres »stk. 2 og 3« til: »stk. 2-4«, og efter »havbunds materia- let« indsættes: », herunder udarbejder en miljø- konsekvensvurdering, jf. stk. 4«.

4. I § 28, stk. 1, indsættes efter »ansøgningens indhold, «: »om miljøkonsekvensvurdering, her- under om inddragelse af offentligheden,«.

5. § 35, stk. 6, affattes således:

»I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og bekæmpelse af forurening i havne skal ledes af forsvarsministe- ren eller andre myndigheder, som ministeren be- myndiger dertil.«

§ 35, stk. 6. I tilfælde af særlig alvorlige og omfattende forureninger kan forsvarsministeren bestemme, at sanering af kyststrækninger og be- kæmpelse af forurening i havne skal ledes af for- svarsministeren.

§ 40. Miljøministeren kan, herunder til opfyl- delse af internationale aftaler, fastsætte regler om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord i skibe og om etable- ring af en ordning for modtagelse, opbevaring og videresendelse af sådanne oplysninger.

6. I § 40 indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Miljøministeren kan fastsætte regler om forhold, som afskiberen skal iagttage ved transport af farligt eller forurenende gods om- bord på skibe.«

Gældende formulering

§ 42, stk. 2. Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning, og såfremt der foreligger begrundet mistanke om, at overtrædelser er begået af det pågældende skib.

§ 43. *Stk. 4.* Med hensyn til overtrædelser som nævnt i stk. 1, der har fundet sted i de eksklusive økonomiske zoner, kan beføjelserne efter stk. 1 kun udøves over for udenlandske skibe, såfremt der er sket en udtømning, og såfremt det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelser er begået af det pågældende skib.

§ 43. *Stk. 5.* Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen skriftligt eller telegrafisk med oplysning om grunden til forbudet eller påbudet og i tilfælde af tilbageholdelse med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.

§ 44. Såfremt der er sket eller er fare for udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesforanstaltninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller platformens ejere.

Stk. 2. Forsvarsministeren kan pålægge ejeren af et skib at stille sikkerhed for de i stk. 1. nævnte udgifter og bestemme, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet. § 43, stk. 4, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. For så vidt angår platforme, tilkommer de i stk. 2 nævnte beføjelser miljøministeren.

Lovforslaget

7. § 42, stk. 2, ophæves.
Stk. 3 bliver herefter stk. 2.

8. § 43, stk. 4, ophæves.
Stk. 4-6 bliver herefter stk. 3-5.

9. § 43, stk. 5, som bliver *stk. 4*, affattes således:
»*Stk. 4.* Beslutning om forbud eller påbud efter stk. 1-3 skal snarest muligt meddeles føreren af skibet eller den for platformen ansvarlige eller ejeren eller brugeren af skibet eller platformen. Forbud eller påbud kan meddeles mundtligt, men skal snarest muligt efterfølgende meddeles skriftligt med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted.«

10. § 44 affattes således:

»§ 44. Såfremt der er sket eller er fare for udtømning eller udledning, som er i strid med loven eller forskrifter udstedt i medfør heraf eller omfattes af § 58, og dette medfører udgifter til beredskabs- eller bekæmpelsesomkostninger, skal sådanne udgifter for alle rimelige forholdsregler bæres af skibets eller platformens ejere.

Stk. 2. Forsvarsministeren henholdsvis miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om de i stk. 1 nævnte udgifter til beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger, som skibets eller platformens ejere skal afholde.

Stk. 3. Forsvarsministeren henholdsvis miljøministeren kan pålægge ejeren af et skib eller en platform at stille sikkerhed for de i stk. 1. nævnte udgifter og bestemme, at skibet eller platformen skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet.«

Gældende formulering

§ 45, *Stk. 2.* Forsvarsministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet har mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til et skib, herunder til skibets papirer, med henblik på at udøve tilsynsbeføjelsen efter stk. 1 og kan udtage prøver for at påse overholdelsen af loven og forskrifter udstedt i medfør af loven. Det samme gælder andre myndigheder, der har tilsynsopgaver vedrørende skibe efter loven eller regler udstedt i medfør af loven. Forsvarsministeren og de øvrige tilsynsmyndigheder har herunder adgang til at foretage undersøgelser, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

§ 45, *Stk. 3.* For så vidt angår platforme, tilkommer de i stk. 2 nævnte beføjelser miljøministeren eller den myndighed, ministeren bemyndiger dertil, og politiet.

§ 52, *stk. 5.* Et forbud eller påbud efter § 43 kan påklages af afgørelsens adressat.

Lovforslaget

11. § 45, *stk. 2* affattes således:

Stk. 2. Tilsynsmyndighederne, eller den myndighed der af disse myndigheder er bemyndiget hertil, og politiet har mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til et skib, platform samt offentlige og private ejendomme og lokaliteter, dog ikke bygninger eller dele af bygninger, der udelukkende anvendes til privat beboelse, for at udføre tilsynsopgaver efter loven eller regler udstedt i medfør heraf eller forordninger på lovens område. Tilsynsmyndighederne har herunder adgang til at foretage undersøgelser, udtage prøver, fotografere, kopiere eller medtage dokumenter samt medtage andre genstande uden vederlag. Kvittering for medtagne genstande skal udleveres. Tilsynet må ikke medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet eller platformen.«

12. § 45, *stk. 3* ophæves.

13. Efter § 48 indsættes:

»§ 48 a. Miljøministeren kan på nærmere angivne vilkår autorisere klassifikationsselskaber til på miljøministerens vegne at udstede certifikater, foretage syn på skibe, herunder foretage undersøgelser og prøveudtagninger på skibe.

Stk. 2. Når der udstedes autorisation i medfør af stk. 1, kan miljøministeren, såfremt klassifikationsselskabet ønsker det, indgå aftale om begrænsning af den autoriseredes ansvar for skader, der indtræffer på grund af simpel uagtsomhed under udførelse af de opgaver, som autorisationen omfatter.

Stk. 3. Miljøministeren kan tilbagekalde en autorisation, hvis de vilkår, der er stillet til autorisationen, ikke overholdes.«

14. I § 52, *stk. 5*, indsættes efter »§ 43«: »eller § 43 a, *stk. 1* eller 2«.

Gældende formulering

§ 59. Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,
- 2) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,
- 3) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,
- 4) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-4 eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2,
- 5) modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 1 og 2 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,
- 6) fjerner eller ændrer på udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,
- 7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger vedrørende forhold, der er omfattet af denne lov, jf. § 1, og
- 8) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 2.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

Stk. 3. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået på søterritoriet og der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.

Lovforslaget

15. § 59 affattes således:

»Medmindre højere straf er forskyldt efter den øvrige lovgivning, straffes med bøde den, der

- 1) overtræder § 11, stk. 1 og 2, § 13, § 20, stk. 1, § 21, § 22, stk. 1, § 23, stk. 1, § 25, § 31, stk. 1 og 2, § 53, stk. 1, og § 54, stk. 1,
- 2) tilsidesætter vilkår efter § 27 og § 54, stk. 1,
- 3) undlader at foretage indberetning efter § 38, stk. 1-3, eller undlader at meddele oplysninger efter § 38, stk. 4,
- 4) undlader at efterkomme et forbud eller påbud efter § 43, stk. 1-4 eller forbud efter § 43 a, stk. 1 og 2,
- 5) modvirker undersøgelser efter § 42, stk. 1-3 eller tilsyn efter § 45, stk. 2,
- 6) fjerner eller ændrer på udstyr, som tilsynsmyndigheden har anbragt i medfør af en afgørelse efter § 45 a,
- 7) overtræder bestemmelser fastsat i De Europæiske Fællesskabers forordninger og
- 8) modvirker tilbageholdelse efter § 44, stk. 3.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie.

Stk. 3. Straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år, hvis overtrædelsen er begået forsætligt eller ved grov uagtsomhed, og hvis der ved overtrædelsen er

- 1) voldt skade på miljøet eller fremkaldt fare herfor eller
- 2) opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, herunder ved besparelser.

Stk. 4. Stk. 3 finder ikke anvendelse på overtrædelser begået fra udenlandske skibe, medmindre overtrædelsen er begået i indre territorielt farvand. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe i ydre territorielt farvand kan straffen stige til fængsel i indtil 2 år, hvis der er tale om forsætlig og alvorlig forurening af havmiljøet.«

Gældende formulering

§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, 33, 39-41 og 47, § 55, stk. 2, § 55 a og § 58 a kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie. Det samme gælder ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 30, for så vidt angår udledning af olie.

§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven kan ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf

Lovforslaget

16. § 61 affattes således:

»§ 61. I regler, der udstedes i henhold til § 11, stk. 3, §§ 14 og 17-19, § 20, stk. 2 og 3, § 22, stk. 2 og 3, § 23, stk. 2, §§ 24, 28 og 30, § 31, stk. 4, §§ 32, 33, 39-41 og 47, § 55, stk. 2, § 55 a og § 58 a kan der fastsættes straf af bøde. Det kan endvidere fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 3. For overtrædelser begået fra udenlandske skibe, kan det dog alene fastsættes, at straffen kan stige til fængsel i indtil 2 år under tilsvarende omstændigheder som anført i § 59, stk. 4.

Stk. 2. Ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, udmåles en skærpet bøde med udgangspunkt i den udledte mængde af olie. Det samme gælder ved fastsættelse af bøder for overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 30, for så vidt angår udledning af olie.«

17. Efter § 62 indsættes:

»§ 62 a. Forsvarsministeren, eller den ministeren bemyndiger dertil, kan i tilfælde, hvor der er begrundet mistanke om at et udenlandsk skib, som befinder sig i den eksklusive økonomiske zone eller i ydre territorialt farvand, i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt havmiljøloven eller regler udstedt i medfør heraf, anmode skibet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.«

18. § 63, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven skal ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf.«

Gældende formulering

§ 63. Ransagning i sager om overtrædelse af bestemmelserne i denne lov og bestemmelser udstedt i medfør af loven kan ske i overensstemmelse med retsplejelovens regler om ransagning i sager, som efter loven kan medføre frihedsstraf. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra skibe, jf. kapitel 2, kan udføres af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning. Ransagning i sager om ulovlig olieudtømning fra platforme, jf. kapitel 2, eller ulovlig bortskaffelse af stoffer eller materialer, jf. § 30, kan udføres af miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, efter retsplejelovens regler om ransagning.

Lovforslaget

19. I § 63 indsættes efter stk. 1 som nye stykker:

»Stk. 2. Befinder et udenlandsk skib sig i ydre territorielt farvand under passage, kan ransagning kun ske efter stk. 1, 1. og 2. pkt., hvis

- 1) skibet i det indre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven,
- 2) skibet i det ydre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven på et tidspunkt, hvor det ikke var i passage,
- 3) der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, eller
- 4) der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

Stk. 3. Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone kan der kun ske ransagning efter stk. 1, 1. og 2. pkt., hvis der er begrundet mistanke om, at skibet i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en betydelig udtømning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, og skibet har afslået at give oplysninger som nævnt i § 62 a, eller såfremt de af skibet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation.

Stk. 4. Stk. 2 og 3 finder ikke anvendelse, såfremt skibets flagstat giver samtykke hertil.

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 63, stk. 3. Bestemmelsen i stk. 2 gælder ikke for strafansvar for overtrædelse af § 11, stk. 1 eller 2, og regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3.

§ 63 a. Forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan i sager om overtrædelser af § 11, stk. 1 eller 2, eller af regler udstedt i medfør af § 11, stk. 3, der ikke skønnes at ville medføre højere straf end bøde, i et bødeforelæg tilkendegive, at sagen kan afgøres uden retssag, hvis den, der har begået overtrædelsen, erklærer sig skyldig i overtrædelsen og erklærer sig rede til inden for en nærmere angiven frist at betale en i bødeforelægget angivet bøde. Fristen kan efter anmodning forlænges af forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil. På samme måde kan krav om konfiskation, herunder værdikonfiskation, afgøres uden retssag.

Stk. 2. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse i sager om overtrædelse af regler udstedt i medfør af § 30, for så vidt angår udledning af olie. I disse sager og i sager som nævnt i stk. 1, for så vidt angår platforme, tilkommer beføjelserne dog miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil.

§ 63 b. Stk. 3. Forsvarsministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil, kan endvidere tilbageholde dokumenter, papirer og andre beviser af lignende karakter.

Stk. 5. Såfremt det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continent) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gjaldt i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat.«

Stk. 2-3 bliver herefter stk. 6-7.

20. I § 63, stk. 3, der bliver stk. 7, ændres »stk.2« til: »stk. 6«.

21. I § 63 a, stk. 1, indsættes efter "§ 11, stk. 1 eller 2,«: »og § 38, stk. 1-3,«, og efter »§ 11, stk. 3,« indsættes: »eller § 39, stk. 1,«.

22. I § 63 b indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»Stk. 4. Befinder et udenlandsk skib sig i ydre territorialt farvand under passage, kan tilbageholdelse kun ske efter stk. 1-3, hvis

Gældende formulering

Lovforslaget

- 1) skibet i det indre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven,
- 2) skibet i det ydre territoriale farvand med rimelig grund er mistænkt for at have overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven på et tidspunkt, hvor det ikke var i passage,
- 3) der er begrundet mistanke om, at skibet under sin passage af det ydre territoriale farvand har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, eller
- 4) der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør heraf, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på kyststatens beslægtede interesser eller på nogen ressourcer på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Stk. 5. Befinder et udenlandsk skib sig i den eksklusive økonomiske zone kan der kun ske tilbageholdelse efter stk. 1-3, hvis der er klart objektivt bevis for, at skibet i den eksklusive økonomiske zone eller på søterritoriet har overtrådt bestemmelserne i denne lov eller bestemmelser udstedt i medfør af loven, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført en betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på beslægtede interesser eller på nogen ressource på søterritoriet eller i den eksklusive økonomiske zone.

Stk. 6. Stk. 4 og 5 finder ikke anvendelse, såfremt skibets flagstat giver samtykke hertil.

Stk. 7. Såfremt det udenlandske skib forfølges i umiddelbar forlængelse af overtrædelsen (in continenti) fra ét havområde til et andet havområde, der ligger længere væk fra den danske kyst, finder de betingelser for ransagning anvendelse, som gjaldt i det havområde, hvor forfølgelsen blev iværksat.«

Stk. 4 bliver herefter stk. 8.

Gældende formulering

§ 63 b. Stk. 4. Ved iværksættelse af tilbageholdelse finder retsplejelovens kapitel 74 om beslaglæggelse anvendelse med de ændringer, der følger af stk. 1-3.

§ 68. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, der følger af de særlige færøske og grønlandske forhold.

§ 196. Med fængsel indtil 4 år straffes den, der under skærpende omstændigheder i strid med miljølovgivningen

- 1) forurener luft, vand, jord eller undergrund med den følge, at der sker betydelig skade på miljøet eller fremkaldes nærliggende fare derfor, eller
- 2) opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer med den følge, at der sker betydelig skade på miljøet eller fremkaldes nærliggende fare derfor

Lovforslaget

23. I 63 b, stk. 4, der bliver stk. 8, ændres »stk. 1-3« til: »stk. 1-7«.

24. § 68, stk. 1, affattes således:

»Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.«

§ 2

I straffeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 960 af 21. september 2004, foretages følgende ændringer:

1. I § 196 ændres »4 år« til: »6 år«.

2. I § 196 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. På samme måde straffes den, der i strid med miljølovgivningen forurener luft, vand, jord eller undergrund eller opbevarer eller bortskaffer affald eller lignende stoffer, når der er tale om overtrædelser af mere systematisk eller organiseret karakter.«

§ 3

I lov nr. 1373 af 20. december 2004 om ændring af en række love på miljøområdet foretages følgende ændring:

Bilag til f. t. l. vedr. beskyttelse af havmiljøet m.v.

Gældende formulering

Lovforslaget

1. Efter § 7 indsættes:

»§ 8

§ 2 kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.«

§ 4

Loven træder i kraft den 1. juni 2006.

§ 5

§ 1 gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning sættes i kraft for Grønland med de afvigelser, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Stk. 2. § 2 gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvist sættes i kraft for Færøerne med de afvigelser, som de særlige færøske forhold tilsiger.

UDDRAG AF

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EF
af 27. juni 2002
om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i
Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF**

Artikel 12

Afskiberens forpligtelser

Uanset deres størrelse må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller

operatøren med de oplysninger, som er nævnt i bilag I, punkt 2.

Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med første afsnit

*Uddrag af**Bilag I*

2. Oplysninger, der skal indberettes i henhold til artikel 12.

Oplysninger om ladningen

- a) Nøjagtig teknisk betegnelse på det farlige eller forurenende gods, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasser i henhold til IMDG-koden, IBC-koden og IGC-koden, skibets kategori

for INF-ladninger som defineret i regel VII/14.2, godsets mængde samt, hvis der er tale om andre enheder til transport af ladningen end tanke, deres identifikationsnumre.

- b) Adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om ladningen.

Uddrag af

Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

EF- Tidende nr. L 206 af 22/07/1992 s. 0007 – 0050

den finske specialudgave: kapitel 15 bind 11 s. 0114

den svenske specialudgave: kapitel 15 bind 11 s. 0114

Artikel 6

1. For de særlige bevaringsområder iværksætter medlemsstaterne de nødvendige bevaringsforanstaltninger, hvilket i givet fald kan indebære hensigtsmæssige forvaltningsplaner, som er specifikke for lokaliteterne eller integreret i andre udviklingsplaner, samt de relevante retsakter, administrative bestemmelser eller aftaler, der opfylder de økologiske behov for naturtyperne i bilag I og de arter i bilag II, der findes på lokaliteterne.

2. Medlemsstaterne træffer passende foranstaltninger for at undgå forringelse af naturtyperne og levestederne for arterne i de særlige bevaringsområder samt forstyrrelser af de arter, for hvilke områderne er udpeget, for så vidt disse forstyrrelser har betydelige konsekvenser for dette direktivs målsætninger.

3. Alle planer eller projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for lokalitetens forvaltning, men som i sig selv eller i for-

bindelse med andre planer og projekter kan påvirke en sådan lokalitet væsentligt, vurderes med hensyn til deres virkninger på lokaliteten under hensyn til bevaringsmålsætningerne for denne. På baggrund af konklusionerne af vurderingen af virkningerne på lokaliteten, og med forbehold af stk. 4, giver de kompetente nationale myndigheder først deres tilslutning til en plan eller et projekt, når de har sikret sig, at den/det ikke skader lokalitetens integritet, og når de – hvis det anses for nødvendigt - har hørt offentligheden.

4. Hvis en plan eller et projekt, på trods af at virkningerne på lokaliteten vurderes negativt, alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser/ herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning, træffer medlemsstaten alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes. Medlemsstaten underretter Kommissionen om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes.

Hvis der er tale om en lokalitet med en prioriteret naturtype og/eller en prioriteret art, kan der alene henvises til hensynet til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet, eller, efter udtalelse fra Kommissionen, andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Bilag 3

(Retsakter vedtaget i henhold til afsnit VI i traktaten om Den Europæiske Union)

**RÅDETS RAMMEAFGØRELSE 2005/667/RIA
af 12. juli 2005**

**om skærpelse af de strafferetlige rammer med henblik på håndhævelse af lovgivningen
til bekæmpelse af forurening fra skibe**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 31, stk. 1, litra e), og artikel 34, stk. 2, litra b),

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,¹⁾ og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets og Kommissionens handlingsplan for, hvorledes Amsterdam-traktatens bestemmelser om indførelse af et område med frihed, sikkerhed og retfærdighed bedst kan gennemføres,²⁾ samt konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Tammerfors den 15. og 16. oktober 1999, især punkt 48, efterlyser lovgivningsmæssige foranstaltninger til bekæmpelse af miljøkriminalitet, navnlig fælles sanktioner og sammenlignelige retsplejegarantier.
- (2) Bekæmpelse af forsætlig eller groft uagt-som forurening fra skibe udgør et af EU's prioriterede områder. Især punkt 32-34 i konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i København den 12. og 13. december 2002 og erklæringen fra RIA-Rådet af 19. december 2002 efter olietankskibet Prestiges forlis viser EU's vilje til at vedtage alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at undgå, at sådanne katastrofer sker igen.
- (3) Med henblik herpå er det vigtigt — således som Kommissionen anførte i sin meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet om skærpelse af sikkerheden til søs efter olietankskibet Prestiges forlis — at medlemsstaternes lovgivning tilnærmes.
- (4) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/35/EF af 7. september 2005 om forurening fra skibe og om indførelse af sanktioner for overtrædelser³⁾ samt denne rammeafgørelse, der supplerer direktiv 2005/35/EF med detaljerede regler på det strafferetlige område, tager sigte på en sådan tilnærmelse.
- (5) Denne rammeafgørelse, der er baseret på artikel 34 i traktaten om Den Europæiske Union, er det korrekte instrument til at forpligte medlemsstaterne til at fastsætte strafferetlige sanktioner.
- (6) På grund af adfærdens specifikke art bør der indføres fælles sanktioner for juridiske personer.
- (7) De Forenede Nationers havretskonvention fra 1982, som alle medlemsstaterne har undertegnet, og som Det Europæiske Fællesskab er kontraherende part i, er særlig vigtig i forbindelse med samarbejde.
- (8) Der bør tilvejebringes et optimalt samarbejde mellem medlemsstaterne for at sikre en hurtig udveksling af oplysninger medlemsstaterne imellem. Der bør udpeges og fastlægges kontaktpunkter.
- (9) Målene for denne rammeafgørelse kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne men kan på grund af den

grænseoverskridende karakter af de skader, den omhandlede adfærd kan medføre, bedre gennemføres på EU-plan; EU kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne rammeafgørelse ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

(10) Denne rammeafgørelse respekterer de grundlæggende rettigheder og overholder de principper, der er anerkendt i artikel 6 i traktaten om Den Europæiske Union og afspejlet i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

(11) Denne rammeafgørelse indeholder ikke noget udtrykkeligt krav til medlemsstater, som grænser op til stræder, der benyttes i international sejlads og er omfattet af bestemmelserne om transitpassage i kapitel III, afsnit 2, i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982, om at fastlægge deres straffemyndighed med hensyn til overtrædelser begået i sådanne stræder. Straffemyndigheden for så vidt angår sådanne overtrædelser bør fastlægges i overensstemmelse med international ret, særlig artikel 34 i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

(12) Kommissionen skal overvåge, hvorledes medlemsstaterne udmønter denne rammeafgørelse i praksis, og skal fem år efter datoen for gennemførelsen af denne rammeafgørelse forelægge Rådet en rapport. Denne rapport kan indeholde passende forslag —

VEDTAGET FØLGENDE RAMMEAFGØRELSE:

Artikel 1

Definitioner

Definitionerne i artikel 2 i direktiv 2005/35/EF finder anvendelse i denne rammeafgørelse.

Artikel 2

Strafbare handlinger

1. Med forbehold af artikel 4, stk. 2, i denne rammeafgørelse, træffer hver medlemsstat de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at overtrædelser som omhandlet i artikel 4 og 5 i direktiv 2005/35/EF, betragtes som en strafbar handling.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse på besætningsmedlemmer for så vidt angår overtrædelser, der sker i stræder benyttet i international sejlads, i eksklusive økonomiske zoner eller på åbent hav, såfremt bestemmelserne i MARPOL 73/78-konventionen, bilag I, nr. 11, litra b), eller i bilag II, nr. 6, litra b), i øvrigt er overholdt.

Artikel 3

Medvirken og tilskyndelse

Hver medlemsstat træffer efter national ret de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at medvirken eller tilskyndelse til en i artikel 2 omhandlet handling er strafbar.

Artikel 4

Sanktioner

1. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de i artikel 2 og 3 omhandlede strafbare handlinger kan straffes med strafferetlige sanktioner, der er effektive, står i rimeligt forhold til den strafbare handling og har afskrækkende virkning, herunder i det mindste i grove tilfælde også fængsel af en maksimal varighed på mindst mellem et og tre år.

2. I mindre alvorlige sager, hvor den begåede handling ikke volder større skade på vandkvaliteten, kan medlemsstaten indføre en anden type sanktioner end dem, der er omhandlet i stk. 1.

3. De i stk. 1 omhandlede strafferetlige sanktioner kan ledsages af andre sanktioner eller foranstaltninger, navnlig bøder, eller for en fysisk persons vedkommende forbud mod at udøve virksomhed, der forudsætter officiel autorisation eller godkendelse, eller mod at stifte, administrere eller lede et selskab eller en fond, såfremt de forhold, der har ført til den pågældendes domfældelse, viser en tydelig risiko for, at den samme form for kriminel aktivitet vil blive genoptaget.

4. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i artikel 2 omhandlede forsætligt begåede strafbare handling kan straffes med fængsel af en maksimal varighed på mindst fem til ti år, såfremt handlingen har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse, samt dødsfald eller alvorlig personskade.

5. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i artikel 2 omhandlede forsætligt begåede strafbare handling kan straffes med fængsel af en maksimal varighed på mindst to til fem år:

- a) hvis handlingen har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten eller på dyre- eller plantearter eller dele af disse, eller
- b) hvis handlingen er begået inden for rammerne af en kriminel organisation som defineret i Rådets fælles aktion 98/733/RIA af 21. december 1998 om at gøre det strafbart at deltage i en kriminel organisation i Den Europæiske Unions medlemsstater,⁴⁾ uanset det strafniveau, der er omhandlet deri.

6. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i artikel 2 omhandlede strafbare handling, når den er begået ved grov uagtsomhed, kan straffes med fængsel af en maksimal varighed på mindst to til fem år, såfremt handlingen har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten, dyre- eller plantearter eller dele af disse, samt dødsfald eller alvorlig personskade.

7. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den i artikel 2 omhandlede strafbare handling, når den er begået ved grov uagtsomhed, kan straffes med fængsel af en maksimal varighed på mindst et til tre år, såfremt handlingen har medført betydelige og omfattende skader på vandkvaliteten eller på dyre- eller plantearter eller dele af disse.

8. For så vidt angår frihedsstraf finder denne artikel anvendelse med forbehold af international ret og især artikel 230 i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

Artikel 5

Juridiske personers ansvar

1. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at juridiske personer kan kendes ansvarlige for de i artikel 2 og 3 omhandlede strafbare handlinger, der, for at skaffe dem vinding, er begået af en person, der handler enten individuelt eller som medlem af et organ under den juridiske person, og som har en ledende stilling inden for den juridiske person, baseret på:

- a) beføjelser til at repræsentere den juridiske person, eller
- b) beføjelse til at træffe beslutninger på den juridiske persons vegne, eller
- c) beføjelse til at udøve intern kontrol.

2. Ud over i de i stk 1 omhandlede tilfælde træffer hver medlemsstat de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at en juridisk person kan kendes ansvarlig, når utilstrækkeligt tilsyn eller utilstrækkelig kontrol fra en af de i stk 1 omhandlede personers side har gjort det muligt for en person, der er underlagt den juridiske persons myndighed, at begå den i artikel 2 omhandlede strafbare handling for at skaffe den juridiske person vinding.

3. Juridiske personers ansvar i henhold til stk. 1 og 2 udelukker ikke strafferetlig forfølgelse af fysiske personer, der begår, tilskynder eller medvirker til den i artikel 2 og 3 omhandlede strafbare handling.

Artikel 6

Sanktioner over for juridiske personer

1. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at en juridisk person, der kendes ansvarlig i medfør af artikel 5, stk. 1, kan pålægges sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til den strafbare handling og har afskrækkende virkning. Disse sanktioner:

- a) skal i det mindste i tilfælde, hvor den juridiske person kendes ansvarlig for de i artikel 2 omhandlede strafbare handlinger, omfatte bøder:
 - i) med et maksimum på mindst mellem 150 000 EUR og 300 000 EUR

- ii) med et maksimum på mindst mellem 750 000 EUR og 1500 000 EUR i de mest graverende tilfælde, herunder i det mindste de forsættligt begåede strafbare handlinger, der er omfattet af artikel 4, stk. 4 og 5
- b) kan i alle tilfælde omfatte andre sanktioner end bøder, f.eks.:
 - i) udelukkelse fra offentlige ydelser eller tilskud
 - ii) midlertidigt eller varigt forbud mod at udøve kommerciel virksomhed
 - iii) anbringelse under retsligt tilsyn
 - iv) likvidation efter retskendelse
 - v) pligt til at træffe bestemte foranstaltninger for at undgå følgevirkningerne af den strafbare handling, der medførte den juridiske persons ansvar.

2. Med henblik på gennemførelsen af bestemmelserne i stk. 1, litra a), og uden at dette berører stk. 1, første punktum, anvender de medlemsstater, hvor euroen ikke er indført, den vekselkurs mellem euroen og deres valuta, som er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende den 12. juli 2005.

3. En medlemsstat kan gennemføre bestemmelserne i stk. 1, litra a), ved at anvende en ordning, hvor bøden står i et rimeligt forhold til den juridiske persons omsætning, til den finansielle fordel, som opnås eller forventes opnået ved at begå den strafbare handling, eller til enhver anden værdi, som angiver den juridiske persons finansielle situation, under forudsætning af at denne ordning gør det muligt at idømme bøder, som mindst svarer til de i stk. 1, litra a), fastsatte minimumsniveauer for den maksimale bøde.

4. En medlemsstat, der ønsker at gennemføre rammeafgørelsen i overensstemmelse med den i stk. 3 fastsatte valgmulighed, giver Generalsekretariatet for Rådet samt Kommissionen meddelelse herom.

5. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at en juridisk person, der kendes ansvarlig i medfør af artikel 5, stk. 2, kan pålægges sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til den strafbare handling og har afskrækkende virkning.

Artikel 7

Straffemyndighed

1. Hver medlemsstat træffer de nødvendige foranstaltninger for at fastlægge sin straffemyndighed, for så vidt dette er hjemlet i international ret, med hensyn til de i artikel 2 og 3 omhandlede strafbare handlinger, når den strafbare handling er begået:

- a) helt eller delvist på dens territorium
- b) i dens eksklusive økonomiske zone eller i en tilsvarende zone, der er oprettet i henhold til international ret
- c) om bord på et skib, der sejler under dens flag
- d) af en af dens statsborgere, hvis handlingen er strafbar efter den strafferetlige lovgivning dér, hvor den er begået, eller hvis det sted, hvor handlingen er begået, ikke er omfattet af nogen højhedsret
- e) til fordel for en juridisk person, som har sit vedtægtsmæssige hjemsted på dens territorium
- f) uden for dens territorium, men har medført eller sandsynligvis vil medføre skader inden for dens territorium eller dens økonomiske zone, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat
- g) på åbent hav, og skibet frivilligt befinder sig i en havn eller en offshore-terminal i den pågældende medlemsstat.

2. En medlemsstat kan beslutte, at den ikke eller kun i specifikke tilfælde eller under specifikke omstændigheder vil anvende straffemyndighedsreglerne i:

- a) stk. 1, litra d)
- b) stk. 1, litra e).

3. Medlemsstaterne underretter Generalsekretariatet for Rådet, hvis de beslutter at anvende stk. 2, og oplyser i givet fald, i hvilke specifikke tilfælde eller under hvilke specifikke omstændigheder beslutningen finder anvendelse.

4. Hvis mere end én medlemsstat har straffemyndighed, tilstræber de pågældende medlemsstater en passende koordinering af deres indsats, navnlig for så vidt angår betingelserne for retsfor-

følgning og de nærmere bestemmelser vedrørende gensidig bistand.

5. Der skal tages hensyn til følgende former for tilknytning:

- a) den medlemsstat, på hvis territorium, eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende zone den strafbare handling er begået
- b) den medlemsstat, på hvis territorium eller i hvis eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende zone følgerne af den strafbare handling gør sig gældende
- c) den medlemsstat, i hvis territorialfarvande, eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende zone et skib, hvorfra den strafbare handling er begået, er i transit
- d) den medlemsstat, hvor gerningsmanden er statsborger eller har bopæl
- e) den medlemsstat, på hvis område den juridiske person, på hvis vegne den strafbare handling er begået, har sit vedtægtsmæssige hjemsted
- f) den medlemsstat, der er flagstat for det skib, hvorfra den strafbare handling er begået.

6. Ved anvendelsen af denne artikel omfatter territoriet det område, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra a) og b), i direktiv 2005/35/EF.

Artikel 8

Meddelelse af oplysninger

1. Hvis en medlemsstat underrettes om, at der er begået en strafbar handling omfattet af artikel 2, eller at der er risiko for, at der vil blive begået en sådan handling, der medfører eller kan forventes at medføre en umiddelbar forurening, underretter den straks eventuelle andre medlemsstater, der kan blive ramt af disse skader, samt Kommissionen.

2. Hvis en medlemsstat underrettes om, at der er begået en strafbar handling, der er omfattet af artikel 2, eller at der er risiko for, at der vil blive begået en sådan handling, der kan forventes at være omfattet af en medlemsstats straffemyndighed, underretter den straks den pågældende medlemsstat.

3. Medlemsstaterne underretter straks flagstaten eller enhver anden berørt medlemsstat om de

foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne rammeafgørelse, særlig artikel 7.

Artikel 9

Udpegning af kontaktpunkter

1. Hver medlemsstat udpeger eksisterende kontaktpunkter eller opretter om nødvendigt nye kontaktpunkter, navnlig med henblik på udveksling af oplysninger i henhold til artikel 8.

2. Hver medlemsstat meddeler Kommissionen, hvilken eller hvilke myndigheder der fungerer som kontaktpunkter efter stk. 1. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater om disse kontaktpunkter.

Artikel 10

Territorialt anvendelsesområde

Denne rammeafgørelse har samme territoriale anvendelsesområde som direktiv 2005/35/EF.

Artikel 11

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at efterkomme denne rammeafgørelse senest den 12. januar 2007.

2. Medlemsstaterne meddeler senest samme dato Generalsekretariatet for Rådet og Kommissionen teksten til de retsfor skrifter, som de udsteder for at gennemføre de forpligtelser, der følger af denne rammeafgørelse, i national ret. På grundlag af disse oplysninger og en skriftlig rapport fra Kommissionen undersøger Rådet senest den 12. januar 2009, i hvilket omfang medlemsstaterne har efterkommet denne rammeafgørelse.

3. Senest den 12. januar 2012 forelægger Kommissionen på grundlag af oplysninger fra medlemsstaterne om anvendelsen af bestemmelserne om gennemførelse af denne rammeafgørelse Rådet en rapport og fremsætter de forslag, som den finder hensigtsmæssige, hvilket kan omfatte forslag om, at medlemsstaterne, for så vidt angår overtrædelser begået på deres søterritorium eller i deres eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende zone, ikke skal anse et fartøj, der fører en anden medlemsstats flag, for at være et fremmed fartøj som omhandlet i artikel 230 i De Forenede Nationers havretskonvention af 1982.

Artikel 12

Ikrafttræden

Denne rammeafgørelse træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. juli 2005.

På Rådets vegne

G. BROWN

Formand

¹⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 13. januar 2004 (EUT C 92 af 16.4.2004, s. 19).

²⁾ EFT C 19 af 23.1.1999, s. 1.

³⁾ Se s. 11 i denne EUT.

⁴⁾ EFT L 351 af 29.12.1998, s. 1.

Bilag 4

Uddrag af De Forenede Nationers Havretskonvention af 10. december 1982.

*Artikel 8***Indre farvande**

Stk. 1.

Med forbehold af bestemmelserne i kapitel IV udgør farvandene på den landvendte side af søterritoriets basislinje en del af statens indre farvande.

Stk. 2.

Hvor fastsættelsen af en ret basislinje i overensstemmelse med artikel 7 medfører, at områder, der ikke tidligere blev betragtet som indre farvande, afgrænses som sådanne, skal der i disse farvande bestå en ret til uskadelig passage, som foreskrevet i denne konvention.

*Artikel 18***Betydning af passage**

Stk. 1.

Ved passage forstås sejlads gennem søterritoriet med det formål at:

- a) gennemsejle søterritoriet uden at sejle ind i indre farvande eller anløbe en red eller havnefacilitet uden for de indre farvande; eller
- b) sejle ind i eller ud fra indre farvande eller anløbe en sådan red eller havnefacilitet.

Stk. 2.

Passage skal ske uden afbrydelse og behørigt hurtig. Den omfatter dog standsning og opankring, men kun i det omfang dette sker som led i almindelig sejlads eller nødvendiggøres af force majeure eller nød eller med henblik på at yde hjælp til personer, skibe eller luftfartøjer i fare eller nød.

*Artikel 19***Betydning af uskadelig passage**

Stk. 1.

Passage er uskadelig i det omfang, den ikke er

til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhed. Sådan passage skal finde sted i overensstemmelse med denne konvention og andre folkeretlige regler.

Stk. 2.

Passage af et fremmed skib betragtes som skadelig for kyststatens fred, orden eller sikkerhed, såfremt det på søterritoriet foretager én eller flere af følgende handlinger:

- a) trussel om eller brug af vold mod kyststatens suverænitet, territoriale integritet eller politiske uafhængighed eller på nogen anden måde krænker de folkeretlige principper, der er udtrykt i De Forenede Nationers Pagt;
- b) anvendelse af eller øvelse med våben af nogen art;
- c) handlinger, der tilsigter indsamling af oplysninger til skade for kyststatens forsvar eller sikkerhed;
- d) propaganda, der tilsigter at skade kyststatens forsvar eller sikkerhed;
- e) start eller landing eller ombordtagning af ethvert luftfartøj;
- f) start eller landing eller ombordtagning af enhver militær indretning;
- g) lastning eller losning af varer, valuta eller personer stridende imod denne konvention;
- h) forsætlig og alvorlig forurening stridende imod denne konvention;
- i) fiskeriaktiviteter af enhver art;
- j) forsknings- eller opmålingsaktiviteter;
- k) handlinger, der tilsigter forstyrrelse af kyststatens kommunikationssystemer eller andre faciliteter eller installationer;
- l) enhver anden aktivitet, der ikke har direkte forbindelse med passage.

*Artikel 111***Retten til forfølgelse in continenti**

Stk. 1.

Forfølgelse in continenti af et fremmed skib kan iværksættes, når kyststatens kompetente myndigheder har god grund til at tro, at skibet

har overtrådt den pågældende stats love og forskrifter. Sådant forfølgelse skal påbegyndes, medens det fremmede skib eller en af dets både befinder sig i den forfølgende stats indre farvande, arkipelagfarvande, tilstødende zone eller på dets søterritorium, og kan kun fortsættes uden for søterritoriet eller den tilstødende zone, såfremt forfølgelsen ikke har været afbrudt. Det er ikke nødvendigt, at også det skib, som giver ordre til at standse, befinder sig på søterritoriet eller i en tilstødende zone på det tidspunkt, da det fremmede skib på søterritoriet eller i den tilstødende zone modtager ordren. Hvis det fremmede skib befinder sig i en tilstødende zone, som defineret i artikel 33, kan forfølgelsen kun iværksættes, såfremt der har fundet krænkelse sted af de retigheder, til hvis beskyttelse zonen er oprettet.

Stk. 2.

Retten til forfølgelse in continenti finder tilsvarende anvendelse for overtrædelser i den eksklusive økonomiske zone eller på kontinental-soklen, herunder i sikkerhedszoner omkring installationer på kontinental-soklen, af de af kyststatens love og forskrifter, som finder anvendelse i overensstemmelse med denne konvention på den eksklusive økonomiske zone eller kontinental-soklen, herunder sådanne sikkerhedszoner.

Stk. 3.

Retten til forfølgelse in continenti ophører, så snart det forfulgte skib kommer ind på sin egen stats eller en tredje stats søterritorium.

Stk.4.

Forfølgelse in continenti anses ikke for at være indledt, medmindre det forfølgende skib med sådanne praktiske hjælpemidler, som måtte stå til dets rådighed, har forvissat sig om, at det forfulgte skib eller en af dets både eller andre fartøjer, der arbejder sammen og bruger det forfulgte skib som moderskib, befinder sig inden for søterritoriets grænser eller, alt efter omstændighederne, inden for den tilstødende zone eller den eksklusive økonomiske zone eller over kontinental-soklen. Forfølgelsen kan kun påbegyndes, efter at et synligt eller hørligt signal til standsning er afgivet i en afstand, som gør det muligt for det fremmede skib at se eller høre signalet.

Stk. 5.

Retten til forfølgelse in continenti kan kun udøves af krigsskibe eller militære luftfartøjer eller andre dertil bemyndigede skibe eller luftfartøjer, som er forsynet med ydre kendemærker, hvoraf det tydeligt fremgår, at de er i statstjeneste.

Stk. 6.

Hvor forfølgelse in continenti foretages af et luftfartøj:

- skal stk. 1-4 finde tilsvarende anvendelse
- skal luftfartøjet, som giver ordre til at standse, selv aktivt forfølge skibet, indtil et af luftfartøjet tilkaldt skib eller luftfartøj fra kyststaten ankommer for at overtage forfølgelsen, medmindre luftfartøjet selv er i stand til at opbringe skibet. En opbringning uden for søterritoriet er ikke tilstrækkeligt berettiget ved, at skibet blot er blevet observeret af luftfartøjet som lovovertræder eller mistænkt lovovertræder, medmindre det både er blevet beordret til at standse og er blevet forfulgt af luftfartøjet selv eller af andre luftfartøjer eller skibe, som fortsætter forfølgelsen uden afbrydelse.

Stk. 7.

Et skib, som er blevet opbragt inden for en stats jurisdiktion og ledsaget til en havn i denne stat med henblik på en undersøgelse for de kompetente myndigheder, kan ikke kræves frigivet alene under henvisning til, at skibet undervejs, fordi omstændighederne nødvendiggjorde dette, blev ledsaget over en del af den eksklusive økonomiske zone eller det åbne hav.

Stk. 8.

Når et skib er blevet standset, tilbageholdt eller opbragt uden for søterritoriet under omstændigheder, som ikke berettiger til udøvelse af retten til forfølgelse in continenti, skal der ydes skibet erstatning for ethvert tab eller enhver skade, som derved måtte være blevet påført dette.

Artikel 220

Håndhævelse fra kyststaternes side

Stk. 1.

Når et fartøj frivilligt befinder sig i en stats havn eller ved en stats off-shore terminal, kan

denne stat i overensstemmelse med afsnit 7 indlede retsforfølgning med hensyn til enhver overtrædelse af dens love og forskrifter, som er udstedt i overensstemmelse med denne konvention eller gældende internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer, når overtrædelsen har fundet sted inden for denne stats søterritorium eller eksklusive økonomiske zone.

Stk. 2.

I tilfælde, hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig på en stats søterritorium, under sin passage heraf har overtrådt de af denne stat i overensstemmelse med denne konvention udstedte love og forskrifter eller gældende internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer, kan denne stat med forbehold af anvendelsen af de relevante bestemmelser i kapitel II, afsnit 3, foretage fysisk inspektion af fartøjet for at konstatere overtrædelsen og kan, hvor beviserne berettiger dertil, indlede retsforfølgning, herunder tilbageholdelse af fartøjet i henhold til dens lovgivning, dog med forbehold af afsnit 7.

Stk. 3.

I tilfælde, hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har begået en overtrædelse af gældende internationale regler og normer med henblik på forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening fra fartøjer eller de love og forskrifter, som denne stat har udstedt i overensstemmelse med og til gennemførelse af sådanne regler og normer, kan denne stat anmode fartøjet om at give oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn og andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted.

Stk. 4.

Staterne skal udstede love og forskrifter samt træffe andre foranstaltninger med henblik på, at fartøjer, som fører deres flag, efterkommer anmodninger om oplysninger i henhold til stk. 3.

Stk. 5.

I tilfælde, hvor der er åbenbar grund til at antage, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har begået en i stk. 3 omhandlet overtrædelse, hvorved der er sket en betydelig udtømmning, som har medført eller truer med at medføre væsentlig forurening af havmiljøet, kan denne stat foretage fysisk inspektion af fartøjet vedrørende forhold, der har forbindelse med overtrædelsen, såfremt fartøjet har afslået at give oplysninger, eller såfremt de af fartøjet givne oplysninger åbenlyst afviger fra den faktiske situation, og såfremt sagens omstændigheder retfærdiggør en sådan inspektion.

Stk. 6

I tilfælde, hvor der foreligger klart objektivt bevis for, at et fartøj, som befinder sig i en stats eksklusive økonomiske zone eller på dens søterritorium, i den eksklusive økonomiske zone har begået en i stk. 3 omhandlet overtrædelse, hvorved der er sket en udtømmning, som har medført betydelig skade eller trussel om betydelig skade på kystlinjen eller på kyststatens beslægtede interesser eller på nogen ressourcer i dens søterritorium eller i den eksklusive økonomiske zone, kan denne stat, såfremt beviserne berettiger dertil, med forbehold af afsnit 7 indlede retsforfølgning i overensstemmelse med dens lovgivning, herunder tilbageholdelse af fartøjet.

Stk. 7.

Uanset bestemmelserne i stk. 6 skal kyststaten, i tilfælde hvor der enten gennem den kompetente internationale organisation, eller på anden måde er fastsat passende procedurer, hvorved der er sikret overholdelse af krav om kaution eller anden passende finansiel sikkerhed, tillade fartøjet at fortsætte dets sejlads, såfremt den er bundet af sådanne procedurer.

Stk. 8.

Bestemmelserne i stk. 3–7 finder ligeledes anvendelse med hensyn til nationale love og forskrifter, som er udstedt i henhold til artikel 211, stk. 6.

*Artikel 221***Foranstaltninger til undgåelse af forurening, som hidrører fra søulykker**

Stk. 1.

Intet i dette kapitel skal begrænse staternes ret til i henhold til såvel sædvanemæssig som traktatmæssig folkeret at træffe og håndhæve foranstaltninger uden for søterritoriet, afpasset til den indtrufne eller truende skade for at beskytte deres kystlinje eller beslægtede interesser, herunder fiskeri, mod forurening eller trussel om forurening som følge af en søulykke eller handlinger i forbindelse med en sådan ulykke, som med rimelighed kan forventes at have alvorlige skadelige følger.

Stk. 2.

I denne artikel betyder »søulykke« en skibskollision, en stranding eller et andet navigationsuheld eller anden hændelse om bord på eller uden for et fartøj, som medfører materiel skade eller umiddelbar trussel om materiel skade på et fartøj eller en last.

*Artikel 230***Pengebøder og iagttagelse af den anklagedes anerkendte rettigheder**

Stk. 1.

Kun pengebøder kan pålægges for overtrædelser, begået af fremmede fartøjer uden for søterritoriet, af nationale love og forskrifter eller gældende internationale regler og normer til forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening af havmiljøet.

Stk. 2.

Kun pengebøder kan pålægges for overtrædelser, begået af fremmede fartøjer på søterritoriet, af nationale love og forskrifter eller gældende internationale regler og normer til forebyggelse, begrænsning og kontrol af forurening af havmiljøet, undtagen hvor der er tale om forsætlig og alvorlig forurening.

Stk. 3.

I sager, der er anlagt for sådanne overtrædelser begået af fremmede fartøjer, og som kan føre til pålæggelse af straf, skal den anklagedes anerkendte rettigheder iagttages.

Til lovforslag nr. L 158. Skriftlig fremsættelse (9. februar 2006)

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet, straffeloven og lov om ændring af en række love på miljøområdet (Præcisering af reglerne om retsforfølgning af udenlandske skibe, skærpelse af straffe for miljøkriminalitet m.v.)

(Lovforslag nr. L 158).

Lovforslaget indeholder tre hovedelementer:

For det første indeholder lovforslaget initiativer, der har til formål at styrke håndhævelsen. Således foreslås der en skærpelse af de vejledende bødeniveauer for ulovlige udledninger af olie. Strafferammen i straffelovens § 196 om grov miljøkriminalitet foreslås skærpet fra fængsel i indtil 4 år til fængsel i indtil 6 år. Med den foreslåede ændring af straffeloven sikres, at Danmark opfylder de krav, der er en konsekvens af en EU-rammeafgørelse om skærpelse af de strafferetlige rammer for håndhævelse af lovgivningen til bekæmpelse af forurening fra skibe. Det foreslås også, at forsvarsministeren fremover også får mulighed for at udstede administrative bøder for skibes manglende indberetning om grundstødninger og kollisioner. Endvidere foreslås det, at henholdsvis forsvarsministeren og miljøministeren får hjemmel til at fastsætte nærmere regler om omfanget og opgørelsen af de udgifter, som skibets eller platformens ejere skal afholde i forbindelse med en beredskabs- eller bekæmpelsesaktion.

For det andet indeholder lovforslaget en synliggørelse af eksisterende regler. Lovforslaget indeholder således en implementering af artikel 220 i FNs Havretskonvention fra 1982 i havmiljølovens kapitel 17, der angår straf, ikrafttræden og overgangsbestemmelser. Artikel 220 i FNs Havretskonvention, der vedrører begrænsninger i myndighedernes håndhævelse over for uden-

landske skibe, kommer nu til at fremgå direkte af havmiljølovens bestemmelser om ransagning og tilbageholdelse. Der er ikke tale om en ny retstilstand, da konventionens regler om håndhævelse over for udenlandske skibe allerede efterleveres i dag, men alene om at gøre havmiljøloven lettere for forsvaret at anvende. Forsvarsministeriet er ansvarlig for den statslige maritime miljøovervågning og håndhævelse samt den statslige maritime foreningsbekæmpelse til søs for så vidt angår skibe.

For at sikre korrekt implementering af habitatdirektivet foreslås der endvidere indsat en bestemmelse i havmiljøloven, der giver hjemmel til at miljøministeren kan fastsætte nærmere regler til gennemførelse af direktivets krav om miljøkonsekvensvurdering af dumpning af optaget havbundsmateriale (klapning). Der er alene tale om en præcisering, idet havmiljøloven allerede i dag administreres i overensstemmelse med habitatdirektivet.

Det tredje hovedelement i lovforslaget omfatter syn og tilsyn. Det foreslås, at tilsynsbestemmelsen opdateres, således at tilsynsmyndighederne får adgang til lokaliteter på land. I dag har tilsynsmyndighederne kun adgang til skibe og platforme og ikke til administrationslokalerne på land. Det må anses for at være forældet, idet for eksempel edb-oplysninger m.v. ligeså vel kan befinde sig på land som til vands.

Det foreslås endvidere, at miljøministeren får mulighed for at autorisere klassifikationsselskaber til på ministerens vegne at udføre syns- og certificeringsopgaver. Bemyndigelsen skal anvendes til at lade klassifikationsselskaberne udstede certifikater til EU-skibe, der kan godtgøre, at disse ikke har fået påført TBT (antibegrovningsmiddel anvendt i bundmaling) efter 1. juli 2003.

Lovforslaget indeholder herudover en række nødvendige opdateringer, herunder at forsvarsministeren får hjemmel til at kunne delegerede be-

redskabs- eller bekæmpelsesindsatsen helt eller delvist til andre myndigheder, herunder lokale myndigheder, som i nogle situationer mere hensigtsmæssigt vil kunne løse opgaven.

Idet der i øvrigt henvises til lovforslaget med bemærkninger, anbefales forslaget til Folketingets velvillige behandling.